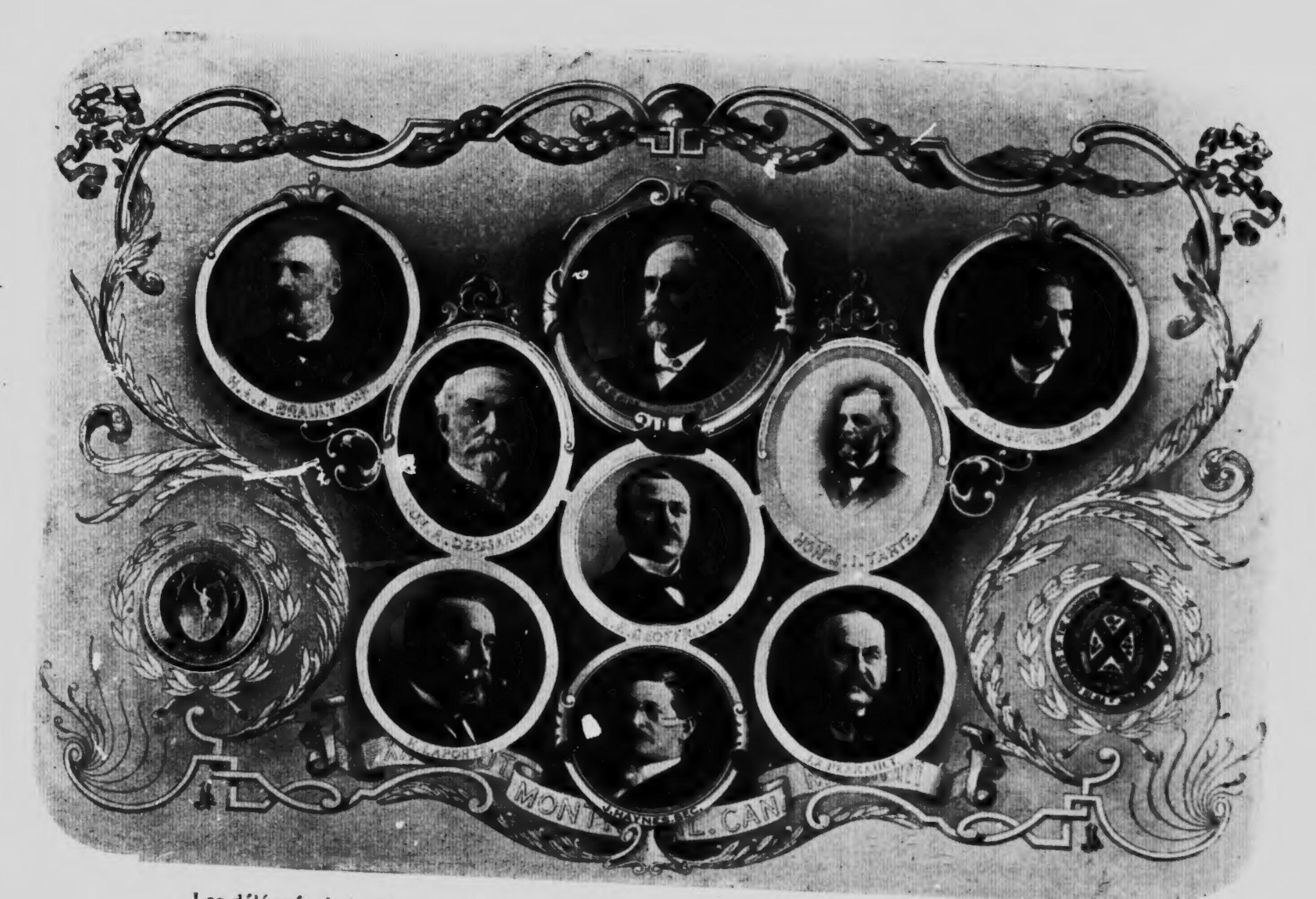
Cinquième Congrès
Chambres de Commerce
de l'Empire

Double

# CINQUIÈME CONGRÈS

DES

# CHAMBRES DE COMMERCE DE L'EMPIRE



Les délégués de la Chambre de Commerce du District de Montréal au cinquième Congrès des Chambres de Commerce de l'Empire.

LA CHAMBRE DE COMMERCE
DU DISTRICT DE MONTRÉAL

# RAPPORT

DU

CINQUIÈME CONGRÈS

DES

# CHAMBRES DE COMMERCE DE L'EMPIRE

---

VOYAGE À TRAVERS LE CANADA



Boucher de La Bruère

MONTRÉAL
1904

*Desbarats & Cie*
*Graveurs et Imprimeurs*
*Montreal*



# LE CINQUIÈME CONGRÈS

Le cinquième Congrès des Chambres de Commerce de l'Empire britannique, convoqué par la Chambre de Commerce de Londres a été, à la demande des Chambres de Commerce de Montréal, tenu à Montréal. Ouvert le lundi, 17 août 1903, il s'est terminé le vendredi, 21 du même mois.

C'est dans la salle des fêtes de l'hôtel Windsor que ce Congrès a tenu ses séances sous la présidence du Très Honorable lord Strathcona and Mount Royal, président honoraire, qui prononça le discours d'ouverture, dont le résumé suivant démontre toute l'importance :

"C'est la première fois que le Congrès des Chambres de Commerce de l'Empire se réunit en dehors de Londres ; aussi est-ce un honneur pour le Canada et plus particulièrement pour Montréal d'avoir été choisi comme théâtre de ces grandes assises commerciales.

"Au dernier Congrès, le quatrième, il y avait des représentants de cent soixante et dix-sept Chambres de Commerce—soit en tout, trois cent quatre-vingt-cinq membres. Aujourd'hui le Congrès de Montréal réunit cinq cent quarante-huit membres, auxquels il faut ajouter une centaine de personnes qui ne manqueront pas d'exercer une grande influence sur les délégués. Ces personnes, dont je parle, sont les dames qui ont bien voulu honorer le Congrès de leur présence.

"On est en droit d'attendre beaucoup du présent Congrès à cause des représentants commerciaux qu'y ont envoyés l'Australie, le Sud-Africain, les Indes occidentales, le Royaume-Uni, l'Inde, le Canada et les autres colonies. Ces hommes d'affaires, venus des différentes parties de l'Empire, vont se trouver en contact direct avec les importateurs et les exportateurs du Canada. Ils vont pou-

voir s'assurer par eux-mêmes de la valeur actuelle de notre pays et de ses chances de succès pour l'avenir. Il n'en pourra résulter que du bien pour le commerce du Canada et pour celui de l'Empire en général.

"Nombreuses sont les questions qui vont être soumises à votre considération. En premier lieu viennent celles qui concernent les relations commerciales entre les colonies elles-mêmes, et puis entre les colonies et la Mère-Patrie. Peut-être prendront-elles la plus grande partie de votre temps, et je n'ai pas de doute qu'elles recevront votre plus sérieuse attention.

"L'un des principaux objets de ce Congrès est le développement du commerce impérial pour l'avantage des différentes parties de l'Empire. Ce sera le moyen d'augmenter la richesse et la force de l'Empire. La question intéresse d'autant plus les sujets de Sa Majesté qu'elle a été assez négligée par eux jusqu'à ce jour. De fait, elle ne s'est posée dans leur esprit qu'en ces derniers temps, alors que maint autre pays l'avait discutée à fond depuis longtemps.

"Elle se réduit, si je le comprends bien, à assurer au commerce du Royaume-Uni une préférence dans les colonies et dans l'Inde, préférence qui vaudra en retour aux colonies et à l'Inde une concession semblable quant à leurs produits sur les marchés du Royaume-Uni. C'est un mouvement tendant à élargir le commerce des colonies en se rapprochant du libre échange qui caractérise la politique commerciale du Royaume-Uni.

"Pour ce qui concerne la métropole, les droits à imposer ne seraient pas considérables et n'augmenteraient guère le coût de la vie, puisqu'ils seraient compensés par l'admission en franchise des produits similaires des colonies qui auraient bientôt fait d'y régulariser les prix.

"Une autre question se pose naturellement : celle d'imposer des droits différentiels sur les marchandises provenant de pays qui traitent d'une façon injuste les produits du Royaume-Uni et de ses colonies. C'est poser le problème de la protection des intérêts commerciaux britanniques à l'étranger. Il se peut que nous n'ayons pas à recourir à ce moyen, mais il importe de l'étudier pour pouvoir plus facilement, à l'occasion, protéger le commerce anglais et hâter la réalisation de ce désidératum du libre-échange dans le monde.

"Nombre de questions incidentes vont se trouver mêlées au débat, mais je n'ai pas besoin de les signaler ; pour la plupart elles trouveront leur solution dans la volonté nationale exprimée par les



Vue de Montréal

électeurs. Ce que nous avons à discuter ici, c'est le moyen de resserrer les relations commerciales des différentes parties de l'Empire, et c'est sur cette question que porteront les différentes résolutions qui seront soumises au Congrès."

De son côté, lord Brassey fit les remarques suivantes :

"Pas n'est besoin d'examiner en détail le programme de ce Congrès ; la question qui, pour nous, prime toutes les autres est celle qui consiste à fortifier et à consolider de toute façon le grand empire dont nous faisons partie. Et le moyen de réaliser ce desideratum, c'est de nous inspirer des vues de lord Russell qui insistait naguère sur l'importance de maintenir d'abord et toujours l'unité impériale.

"M. Chamberlain n'a pas toujours partagé les vues dont il se fait présentement l'interprète au Parlement, mais voilà déjà des années qu'il les préconise. Dans la conférence qu'il présidait en 1897 et de nouveau dans la conférence coloniale de l'an passé, M. Chamberlain insista auprès des premiers ministres sur l'opportunité de resserrer entre elles les différentes parties de l'Empire. Peut-être eût-il préféré le libre-échange complet ; il n'a demandé rien de plus qu'une préférence pour la métropole. Il a reconnu que les gouvernements coloniaux doivent percevoir leurs revenus de la taxe indirecte, et c'est pour cela qu'il s'est contenté de demander aux colonies une préférence qui constituerait un grand avantage pour la Mère-Patrie. Il n'a pu se déclarer satisfait des résultats produits par la seule préférence donnée par le Canada et la Grande-Bretagne jusqu'à ce jour."

Ce cinquième Congrès est donc le premier qui ait été convoqué et tenu en dehors de la métropole commerciale de l'Empire britannique. En choisissant Montréal de préférence à toute autre ville coloniale, le Board of Trade de Londres a voulu reconnaître la place qu'occupe le Canada dans l'Empire, le rôle important qu'il joue et qu'il est appelé à jouer dans l'avenir et rendre justice à l'initiative de nos représentants commerciaux d'où est sortie l'idée féconde des congrès impériaux du commerce.

Il y a plus d'un quart de siècle, en 1878, le Board of Trade de Montréal suggérait la réunion, à Londres, de représentants de toutes les Chambres de Commerce du Royaume-Uni, des colonies et des Indes, afin, — disait la circulaire envoyée aux quatre coins du

monde — de resserrer les liens par lesquels se tiennent les différentes possessions britanniques et d'établir des relations commerciales plus étroites entre la Mère-Patrie, ses colonies et ses dépendances.

L'idée fit son chemin ; les Congrès furent convoqués ; mais le Canada, encore, pour ainsi dire, à la période d'organisation de ses vastes ressources et trop ignoré de l'Empire, n'avait pu raisonnablement prétendre à l'honneur de voir tenir sur son sol ces grandes assises du commerce de tout le Royaume-Uni.



Le square Dominion

Vingt-cinq ans de travail acharné, d'initiatives presque téméraires, de politique économique affichant une indépendance qui effraya quelque peu à la suite du travail effectif de sir Charles Tupper et de lord Strathcona, de l'agitation suscitée par la politique impérialiste et la campagne de M. Jos. Chamberlain pour la création d'une politique fiscale intéressant mutuellement l'Empire et les colonies, de résolutions gouvernementales comme la dénonciation des traités de commerce allemand et belge ou l'adoption d'un tarif de préférence en faveur du Royaume-Uni et des colonies, furent autant d'éléments qui contribuèrent à faire choisir Montréal comme lieu de réunion du premier Congrès commercial tenu hors de la vieille Angleterre.

Un certain degré de curiosité intéressée ne fut pas étranger à ce choix. Les membres des Chambres de Commerce anglaises, dont le rôle est si grand, voulaient par eux-mêmes voir, juger la valeur et sonder l'avenir de ce pays de cinq millions d'âmes construisant des transcontinentaux, des systèmes de canaux luttant victorieusement avec ceux de ses puissants voisins, entretenant des flottes pour expédier ses produits dans les quatre parties du monde et prétendant pouvoir, à lui seul, fournir à l'Angleterre tout le blé dont elle a besoin et tous les produits des zones tempérées, nécessaires à sa subsistance et à ses industries.

Aussi, alors que Londres n'avait attiré, au quatrième Congrès, que trois cent quatre vingt-cinq délégués, Montréal comptait cinq cent quarante-huit représentants au cinquième Congrès.

Toutes les parties de l'Empire y étaient représentées : l'Angleterre, l'Ecosse, l'Irlande, le Canada, les colonies d'Afrique, d'Asie, d'Australie, des Antilles ; la Chambre de Commerce britannique de Paris avait envoyé trois délégués.

Ayant des intérêts divers et souvent opposés, par suite des différences de climat et de production, ces délégués surent écarter de la discussion les sujets spéciaux pouvant les diviser et ne s'occupèrent que des mesures d'intérêt général dont l'application était nécessaire pour, comme disait le programme élucidé en 1878 par le Board of Trade de Montréal, "resserrer les liens entre les différentes possessions de l'Empire britannique et établir des relations plus étroites entre la Mère-Patrie, ses colonies et ses dépendances."

Le succès le plus complet couronna les travaux du Congrès. Les résolutions furent presque toutes adoptées à l'unanimité.

Cette unanimité ne comporte nullement une uniformité d'opinions dans les instructions données aux délégués par les différents corps qu'ils représentaient ou dans les résolutions qu'ils soumirent au nom de leurs associations. Les débats furent, au contraire, très animés, les résolutions fort discutées et l'unanimité ne fut souvent obtenue qu'après de longues explications et des modifications acceptées après de très laborieux efforts.

En consultant la liste des résolutions préparées par les différents corps représentés au Congrès, les amendements proposés et les votes émis, on pourra juger de la disposition d'esprit de ce parlement commercial et du but exact qu'il poursuivait.

Un spectacle qui ne manqua pas de grandeur ni d'originalité, fut celui de la petite phalange de Canadiens-français, représentant

la Chambre de Commerce du District de Montréal, exposant ses vues indifféremment en français ou en anglais dans un milieu aussi foncièrement britannique et gagnant maintes fois la majorité à sa manière de voir, en faisant adopter ou amender les plus importantes résolutions.

La Chambre de Commerce du District de Montréal avait tout particulièrement confié à ses délégués la défense des résolutions adoptées par cette Chambre sur : 1° Les relations commerciales internes de l'Empire ; 2° La défense de l'Empire ; 3° Les agences



L'hôtel Windsor

commerciales à l'étranger ; 4° Le système métrique ; 5° La monnaie décimale.

C'était la seconde fois que notre Chambre prenait part à ces Congrès ; elle se fit représenter à Londres, au quatrième, et, là déjà, ses délégués créèrent en faveur du Canada une impression à laquelle on ne manqua pas de faire d'heureuses allusions.

La réunion de Montréal sera féconde en résultats profitables, tant pour l'Empire que pour notre pays.

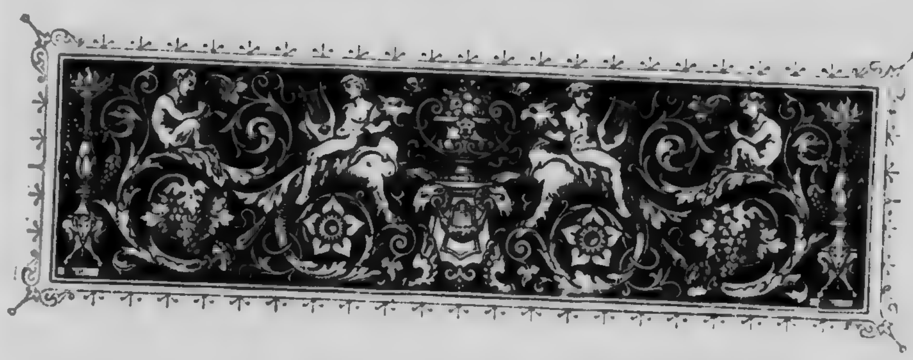
De retour chez eux, dans le Royaume-Uni ou ses colonies, les délégués parleront de ce qu'ils ont vu, constaté, appris sur le Canada et sur les Canadiens. Ils diront ce qu'ils savent de nos ressources développées et de celles attendant encore d'être exploi-

tées ; de nos industries naissantes et déjà fortes, des immensités de terre attendant l'émigrant désireux d'échanger la misère du fermier et surtout de l'ouvrier agricole européen contre l'aisance du colon canadien ; ils décriront la liberté de nos institutions politiques, la solidité de nos institutions financières, industrielles et commerciales, la possibilité pour tous les hommes de cœur aimant le travail d'arriver à une position honorable et indépendante sur le sol du Canada.

Ayant produit ce résultat, le cinquième Congrès des Chambres de Commerce de l'Empire aura fait pour le Canada tout ce qu'il pouvait faire et récompensé au-delà de leurs espérances les membres du comité d'arrangement dont l'organisation parfaite a tant contribué au succès du Congrès, des fêtes et des voyages d'études auxquels les délégués ont été conviés.



Obélisque érigé à l'endroit où de Maisonneuve débarqua



# MONTRÉAL

En songeant à tenir leur cinquième Congrès hors d'Angleterre, les Chambres de Commerce de l'Empire dirigèrent facilement leurs regards sur le Canada, la colonie privilégiée du Royaume-Uni, et se donnèrent volontiers rendez-vous à Montréal, la métropole, où se reflètent et convergent les prodigieux avancements, toutes les prospérités de la Puissance.

Montréal est, en effet, la plus considérable des cités des possessions britanniques occidentales, le panorama de la conformité pittoresque de tout le pays avec son Mont-Royal élevé de neuf cents pieds, ses collines douces et sa plaine que baigne le plus beau fleuve du monde. Montréal est le berceau des plus robustes institutions du Canada et le champ de son industrie triomphante, le foyer heureux et prospère des éléments qui constituent la race canadienne et le centre de son intellectualité, la porte grande ouverte du commerce extérieur du Dominion et le point de raccordement de ses nombreux chemins de fer, le terminus de la navigation des



Le Palais de Justice



Vue de l'ancien Montréal (1760)

grands lacs américains et le port océanique national du pays ; enfin, la promesse vigoureuse de l'éclat que doit acquérir, par sa destinée, " le plus beau joyau de la Couronne britannique."

La ville de Montréal compte aujourd'hui deux cent quatre-vingt mille habitants ; mais elle a déjà commencé à s'annexer les municipalités qui l'avoisinent, à réaliser son rêve d'occuper un jour toute l'étendue de l'île de Montréal et de se faire nommer *Greater Montreal.*

L'île de Montréal a une longueur de trente milles et une largeur de sept. L'Outaouais coule au nord-ouest et le Saint-Laurent au sud-est. Mais en tous points, l'île de Montréal est reliée à la terre ferme par de nombreux ponts, dont quelques-uns — le pont du Pacifique Canadien, à Lachine, et celui du Victoria Jubilee, à Montréal — sont célèbres.

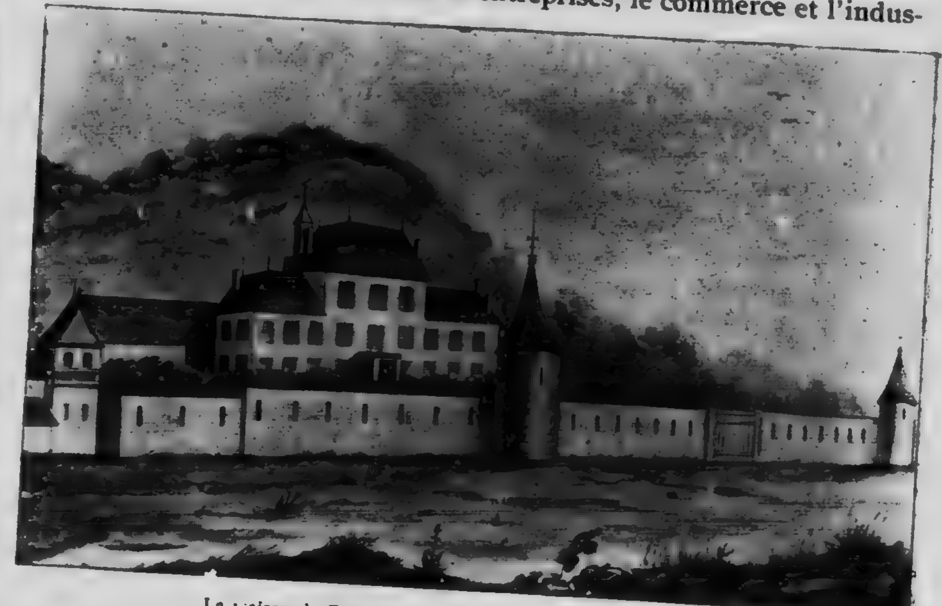
Le 18 mai 1642, le sieur Chomedey de Maisonneuve débarquait à Montréal (à l'endroit où se voit aujourd'hui l'édifice de la douane) avec dix-sept compagnons, parmi lesquels se comptaient M. de Montmagny, Mlle de la Peltrie et Mlle Jeanne Mance. On construisit, dans une enceinte de palissades, une petite chapelle, et la ville de Montréal se trouva fondée.

Dix années plus tard commença la concession des terrains de la nouvelle cité. En 1667, la colonie de Montréal comptait sept cent soixante-cinq habitants. En 1672 se tracèrent les premières rues de la ville. En 1717 s'institua une bourse (ou banque) et, en 1721 s'inaugura le premier service postal entre Montréal et Québec qui était la capitale de la Nouvelle-France.

La guerre de Sept Ans, qui éclata en 1755, apporta des jours sombres à la colonie du Canada. En 1760, M. de Vaudreuil rendait Montréal au général Amherst et, trois années plus tard, le traité de Paris ratifiait la cession du Canada à l'Angleterre.

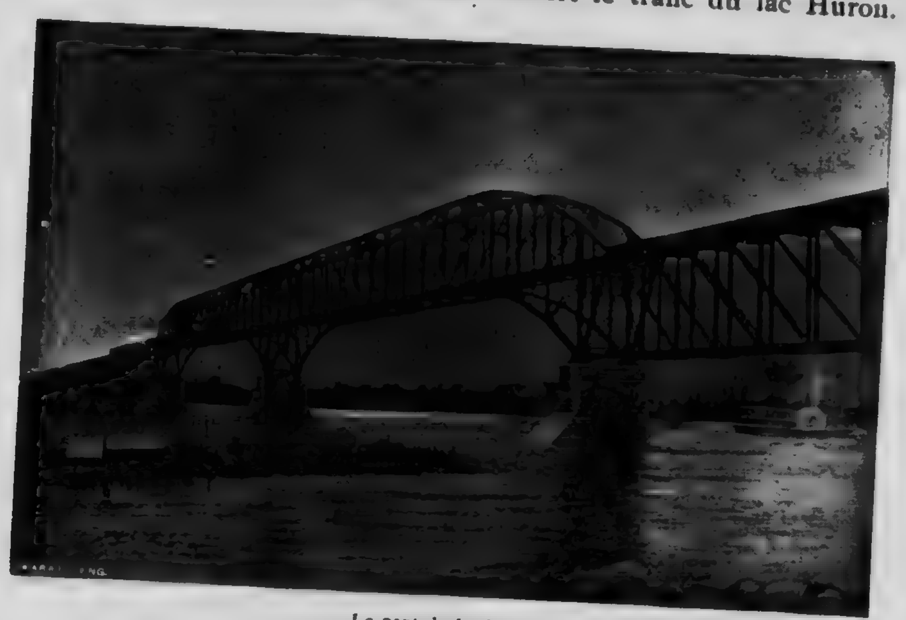
En 1809, le premier bateau à vapeur construit au Canada fut lancé à Montréal pour faire le service entre Montréal et Québec. En 1832, Montréal se constitua en corporation civique et entreprit la construction de ses premiers quais. En 1836 se construisit le premier chemin de fer canadien entre Saint-Jean, sur le Richelieu, et Laprairie, en face de Montréal. En 1842, la population de Montréal s'élevait à cinquante mille âmes.

Les pas qu'a faits ensuite Montréal, sous la poussée des institutions d'initiative comme le Board of Trade et la Chambre de Commerce, sont des pas de géant. Les rues s'élargissent, les solitudes se construisent, l'immigration s'accentue avec le placement des capitaux étrangers dans nos entreprises, le commerce et l'indus-



La maison du Fort (ancienne bâtisse du collège de Montréal)

trie bourdonnent comme dans une ruche, les chemins de fer américains se dirigent sur Montréal, le chenal du fleuve se creuse et les transatlantiques arrivent, les canaux se construisent. En 1854 se jettent les bases du pont Victoria ; les voies ferrées se multiplient et les manufactures surgissent de partout. En 1856, les frères Allan fondent à Montréal une compagnie de navigation transatlantique et Toronto se relie par un chemin de fer à Montréal. La ville a maintenant son aqueduc et ses différents services parfaitement organisés. En 1859, le Grand Tronc dessert le trafic du lac Huron.



Le pont de Lachine

En 1860, des usines de tout genre s'élèvent sur les bords du canal Lachine. En 1872 s'érigent des filatures de coton et des fabriques de soie. Des chemins de fer relient Québec, Montréal et Ottawa et forment la base du Pacifique Canadien. Le 28 juin 1886, un train quitte Montréal pour se rendre, d'une haleine, à Vancouver.

En 1891, la population de Montréal s'est accrue à deux cent dix-neuf mille six cent seize habitants, et dix années plus tard, à deux cent soixante-sept mille sept cent trente. La population de la métropole et des municipalités suburbaines, c'est-à-dire Sainte-Cunégonde, Saint-Henri, Saint-Louis, Westmount, Maisonneuve, Outremont, DeLorimier, Verdun et autres de moindre importance, s'élève aujourd'hui à trois cent cinquante mille neuf cent quarante-

huit. Montréal a, actuellement, cent quatre-vingt-dix milles de rues, dont cent cinquante-et-un mille cinq cent dix verges carrées sont pavées. Le dernier revenu de la Corporation (1903) s'est élevé à $3,554,428. La valeur des propriétés de Montréal se monte à $201,044,670.

Montréal est la station principale d'une route navigable de deux mille deux cent soixante milles de distance, soit de Port Arthur (à l'ouest) au détroit de Belle-Isle (à l'est). De Belle-Isle à Liverpool, la distance est de deux mille deux cent trente-quatre



Le pont Victoria

milles, ce qui constitue une navigation ininterrompue de quatre mille quatre cent quatre-vingt-quatorze milles, du cœur de l'Amérique du Nord jusqu'au littoral de la Grande-Bretagne.

De Montréal, la navigation s'embranche jusqu'à la capitale fédérale par l'Outaouais. Dans le Saint-Laurent se jette le Richelieu, qui est la décharge du lac Champlain, lequel se relie par un canal à la rivière Hudson, qui mène au port de New-York.

Le port de Montréal, qui continue de saison en saison à s'augmenter et à s'outiller, a aujourd'hui plus de six milles de longueur de quais. Les élévateurs à grain se construisent pour satisfaire amplement aux exigences du trafic moderne.

La saison de la navigation s'ouvre au commencement d'avril pour se clore à la fin de novembre.



La place d'Armes

Le tableau suivant, extrait du rapport annuel des contrôleurs des affaires du port de Montréal, indique l'importance qu'a acquise notre port dans les exportations :

| Exportations. | 1903 | 1902 |
|---|---|---|
| Blé (boisseaux) | 15,856,590 | 16,888,505 |
| Maïs " | 6,801,826 | 237,380 |
| Pois " | 252,046 | 237,438 |
| Avoine " | 1,058,682 | 1,931,637 |
| Orge " | 322,055 | 262,958 |
| Seigle " | 590,640 | 878,409 |
| Sarazin " | 50 629 | 163,677 |
| Graine de lin. | 115,569 | 330,399 |
| Farine (barils) | 1,017,474 | 664,093 |
| Farine d'avoine. | 72,810 | 24,809 |
| Œufs (caisses) | 154,523 | 158,110 |
| Bœuf " | 4,871 | |
| Beurre (tinettes) | 338,277 | 511,723 |
| Fromages (boîtes). | 2,390,702 | 2,102 054 |
| Porcs (barils) | 14,085 | |
| Saindoux (barils). | 145,897 | 136,180 |
| Jambon et lard (paquets). | 28,828 | 10,629 |
| Viandes " | 183,674 | 100,874 |
| Pommes (barils) | 761,345 | 506,900 |
| Moutons (têtes). | 373 | 548 |
| Chevaux " | 61,017 | 45,831 |
| Bêtes à cornes | 147,201 | 77,193 |

Quatorze lignes régulières ont leur point d'attache à Montréal, ce sont les lignes Allan, Elder-Dempster (C. P. R.), Beaver (C. P. R.), Dominion, Donaldson, Thomson, Lord, Holme, Head, Manchester, Hansa St. Lawrence, Leyland, Canadian Ocean and Inland, Finska-Lloyd.

Le nombre de steamers entrés dans le port de Montréal a augmenté de la façon suivante depuis quatre ans.

| Années. | Navires. | Tonnage. |
|---|---|---|
| 1900 | 692 | 1,382,671 |
| 1901 | 707 | 1,438,081 |
| 1902 | 758 | 1,530,023 |
| 1903 | 797 | 1,883,838 |

En outre des lignes de navigation, quatre grands réseaux de chemins de fer ont leur point de convergence à Montréal, le Grand Tronc, le Pacifique Canadien, l'Intercolonial et le Canada Atlantic. Ces chemins de fer canadiens se relient aux voies américaines et permettent à nos produits de se transporter d'un bout à l'autre du continent, d'arriver à tous les ports de l'Atlantique ou du Pacifique. Un nouveau transcontinental, dont le terminus oriental serait Moncton et le terminus occidental Port Simpson, est en voie d'organisation.

Dans la ville de Montréal circulent trois compagnies de tramways electriques ayant, à elles trois, plus de cent-dix milles de voies ferrées.

Montréal est le centre de la finance au Canada. Au dernier relevé (1903) trente-cinq banques incorporées étaient en opération au pays, et chacune de ces trente-cinq banques avait un bureau principal ou tout au moins une succursale à Montréal. Ces banques ont un actif total de $627,976,830. Les opérations des banques de Montréal, d'après un rapport de la Chambre



Le château de Ramezay



Le monument Maisonneuve

de Compensation (Clearing House) ont été de $730,933,000 en 1900; de $889,479,000 en 1901, et de $1,098,970,000 en 1902.

Montréal est encore le plus grand centre manufacturier du Canada et elle absorbe, de ce chef, plus de capitaux et produit davantage que toutes les autres villes de la Confédération. Les demandes de l'extérieur, augmentant d'année en année, témoignent aussi de la considération dont jouissent les produits de nos manufactures, laminoirs, usines de locomotives et de machineries électriques, fonderies de fonte, de fer, d'acier et de cuivre, usines de poutres de



Le square Victoria

fer et de pièces de pontage, scieries, filatures. Montréal a le contrôle de la fabrication du coton, fabriques de tissus, d'étoffes, de lainages, de caoutchouc, de meubles, de cuirs, rafineries de sucre, manufactures de biscuits, de pâtes alimentaires et d'essences, de peintures, d'huiles et de vernis, de voitures, carrières et ateliers de pierres et de marbres, fabriques de tabacs, de liqueurs, de teintures, de produits chimiques, etc.

En 1891. Montréal comptait 1,604 de ces usines et de ces manufactures diverses, mais ce nombre s'est encore, depuis, accru d'installations importantes comme celles des usines du Pacifique, dans le quartier Hochelaga, qui semble un village entier, augmentant d'un seul coup notre population de dix milles ouvriers.

Le recensement de 1891 attribuait une évaluation foncière de plus de $11.000.000 aux manufactures de Montréal possédant un outillage évalué à $8.429.496, un fonds de roulement de $25,406-845. Le nombre des ouvriers employés était de 35,749, recevant annuellement un salaire de $12,217,399. La production annuelle de ces manufactures s'élevait à $65,868,857 de marchandises.

Enfin puisque nous devons limiter cette esquisse de notre ville, ajoutons que Montréal est le centre intellectuel du Canada, l'Athènes de l'Amérique du Nord, *l'urbs* où sont plus qu'ailleurs cultivés les lettres et les arts; où les salons littéraires et les galeries de peinture sont à la mode, où les bibliothèques, les instituts, les cercles et les associations littéraires et artistiques sont en nombre, où des cours publics de toutes les sciences sont donnés aux jeunes gens, où la musique nourrit ses adeptes, où les universités sont réputées, où les théâtres sont de grand genre, où pas un seul des conférenciers français venant en Amérique ne manque de se faire entendre, où les imprimeries font un chiffre d'affaires énorme, où le journalisme est mieux outillé qu'en Europe, où enfin les délégués des Chambres de Commerce de l'Empire ont été heureux de se retremper l'esprit après les délibérations de leur cinquième Congrès.



La banque de Montréal et l'hôtel des Postes



# TRAVAUX DU CONGRÈS

## RÉSOLUTIONS PRÉSENTÉES AU CINQUIÈME CONGRÈS DES CHAMBRES DE COMMERCE DE L'EMPIRE BRITANNIQUE.— RELATIONS COMMERCIALES ENTRE LA MÈRE-PATRIE, SES COLONIES ET DÉPENDANCES.

### I. BOARD OF TRADE DE MONTRÉAL

Attendu qu'il a été dit dans la résolution adoptée par le quatrième Congrès des Chambres de Commerce de l'Empire, tenu à Londres en juin 1900, qu'un arrangement commercial avantageux est un des chaînons les plus forts de l'unité nationale; que la conservation et la consolidation des relations commerciales sont la clef du développement d'une nation;

Attendu que ce Congrès est d'opinion qu'il est de l'intérêt de l'Empire que des mesures pratiques soient prises en vue d'arriver à faire un arrangement de cette nature;

Attendu qu'il est admis que les colonies britanniques sont riches en ressources naturelles, possédant, comme on le sait, de grandes étendues de terres arables et de terrains miniers n'étant pas encore développés;

Attendu que les colonies produisent actuellement en quantité (augmentant rapidement) des grains, des farines, des bestiaux, de la laine, du sucre, des fruits, du fromage, du beurre, etc., ainsi que des produits des pêcheries, des forêts et des mines, constamment demandés par les consommateurs britanniques;

Qu'il soit par conséquent résolu que ce Congrès est d'opinion que la Grande-Bretagne servira bien les intérêts de l'Empire en donnant sur ses marchés une préférence aux produits des colonies sur ceux des produits des pays étrangers, cette préférence devant, d'après l'opinion de tous:

1° Bénéficier à la Grande-Bretagne en l'affranchissant considérablement des pays étrangers pour ses approvisionnements alimentaires.

2° Stimuler les échanges réciproques dans les limites de l'Empire, et

3° Développer les entreprises coloniales et servir de plus à rendre les colonies plus désirables, non seulement au grand nombre des sujets britanniques qui émigrent annuellement des îles britanniques, mais encore au surplus de la population des autres pays ; et

Qu'il soit de plus résolu que ce Congrès demande instamment au Gouvernement impérial la nomination d'une commission royale, composée de représentants du Royaume-Uni et des colonies, pour étudier la situation et suggérer le traitement préférentiel assurant les plus grands bénéfices au commerce intérieur de l'Empire.

2. LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTRÉAL

Qu'il soit résolu qu'en retour des avantages commerciaux accordés par les colonies à la Grande Bretagne, ce Congrès devrait insister auprès des autorités impériales pour en obtenir des compensations adéquates.

3. CHAMBRE DE COMMERCE DE VANCOUVER

Résolu que la Chambre de Commerce de Vancouver supporte avec enthousiasme la politique du traitement préférentiel, dans l'Empire, du Très Honorable Joseph Chamberlain, et désire proposer ce qui suit, comme approbation de la résolution de la Chambre de Commerce de Toronto, adoptée au quatrième Congrès:

Que ce Congrès demande au Gouvernement de Sa Majesté la nomination d'une commission royale, composée de représentants de la Grande-Bretagne, de ses colonies et des Indes pour étudier la possibilité d'augmenter et de consolider les relations commerciales des differentes parties de l'Empire par des droits préférentiels ou autrement.

4. CHAMBRE DE COMMERCE DE BELLEVILLE

Il est résolu, qu'attendu que les Possessions britanniques, au-delà des mers, sont maintenant en position de répondre à presque tous les besoins de la Mère-Patrie, en produits alimentaires et en matière première pour l'industrie ; et attendu que les colonies ont besoin des marchés du Royaume-Uni pour le surplus de leur produits, ce Congrès des Chambres de Commerce recommande :

Que des mesures soient prises pour appeler une conférence de représentants de l'Empire qui devra examiner et formuler un plan respectant les exigences financières de l'Empire, assurant la liberté des échanges dans ses limites, imposant des droits identiques sur les produits des pays maintenant des tarifs contre les marchandises britanniques et qui, tout en donnant un revenu, favorisera et stimulera les diverses industries et les ressources naturelles dont dépendent la prospérité du peuple et la stabilité de l'Empire, développera ses vastes domaines en friche, et permettra d'utiliser la richesse et l'énergie de notre peuple à l'intérieur des limites de la nation.

## 5. CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO

Attendu qu'il est généralement reconnu qu'un arrangement commercial avantageux est le lien le plus fort de l'unité nationale; que la conservation et la consolidation des relations commerciales sont la clef du succès du développement d'une nation; et

Attendu que l'existence d'un empire dépend considérablement de la prospérité matérielle de son peuple;

Qu'il soit résolu que, dans l'opinion de ce Congrès, la force des liens unissant l'Empire britannique sera matériellement augmentée, et l'union des différentes parties des domaines de Sa Majesté fortement consolidée par l'adoption d'une politique commerciale basée sur le principe d'un bénéfice mutuel, par laquelle chaque partie composant l'Empire recevra un avantage commercial substantiel, par suite de sa "parenté" nationale;

Il est de plus résolu qu'afin de donner une sanction à ce qui précède, le président devra, avant que ce Congrès ne se dissolve, nommer un comité composé proportionnellement de délégués de la Mère-Patrie et des colonies pour préparer un projet de cette nature et faire rapport à ce Congrès commercial, ou à un Congrès similaire; et que copie de cette résolution soit officiellement envoyée aux gouvernements de la métropole et des colonies que cette proposition concerne.

## 6. CHAMBRE DE COMMERCE D'ORILLIA

Attendu que le sentiment général est en faveur d'un rapprochement commercial plus prononcé des différentes parties constitutives de l'Empire;

Attendu que les tentatives faites jusqu'à ce jour pour rapprocher commercialement les différentes parties de l'Empire ont échoué

parce que la Mère-Patrie était inféodée au libre-échange et que les colonies l'étaient à la protection ;

Attendu que, d'une part, l'augmentation rapide des dépenses dans le Royaume-Uni fait rechercher une plus large assiette de l'impôt, et que, d'autre part, la croissance et le développement des colonies peuvent leur permettre d'offrir une réciprocité d'avantages commerciaux en retour d'une préférence sur le marché anglais;

Attendu que l'idéal visé est la conservation du marché anglais dans le monde comme débouché des produits anglais;

Il est résolu que ce Congrès est d'avis que le temps est arrivé d'adopter un système de préférence mutuelle ayant pour base le libre-échange dans l'Empire, pourvu que, de son côté, la Mère-Patrie accorde, dans son marché, un avantage douanier raisonnable aux produits alimentaires et aux marchandises des colonies.

### 7. CHAMBRE DE COMMERCE DE SAINT-JEAN

Attendu que les grandes ressources naturelles des colonies anglaises sont en voie de devenir une sécurité pour l'Empire;

Attendu que, au Canada particulièrement, l'extension rapide du réseau des chemins de fer, le développement constant de l'agriculture et l'augmentation inouïe de l'émigration depuis 1901 ont assuré son avenir commercial ;

Attendu que le maintien et le développement du commerce sont le garant de la stabilité de l'Empire;

Il est résolu que ce Congrès est d'avis que la Grande-Bretagne servirait mieux les intérêts du Royaume-Uni et des colonies, de même que les besoins de ses villes populeuses, en amendant sa politique fiscale de manière à donner aux produits agricoles de ses colonies une préférence sur les produits agricoles des pays étrangers.

### 8. CHAMBRE DE COMMERCE DE WINNIPEG

Attendu que l'adoption, par le Canada, d'un tarif préférentiel pour les produits importés de la Grande-Bretagne à été inspirée par le désir d'inaugurer une politique susceptible d'être adoptée par les autres parties de l'Empire, spécialement par la Mère-Patrie, et que, avec le temps, on peut compter sur une certaine mesure de réciprocité devant nouer ensemble les intérêts commerciaux de tout l'Empire;

Attendu que, présentement, certain pays (ne bénéficiant pas de cette préférence) a adopté des taux différentiels contre le Canada

alors que ceux bénéficiant des droits préférentiels n'ont encore fait aucune faveur officielle aux produits canadiens;

Attendu que le résultat naturel de cet état de choses sera la création d'un sentiment hostile à un système qui ne comporte de préférence que d'un seul côté, sans réciprocité de l'autre;

Il est résolu que le Congrès des Chambres de Commerce de l'Empire se déclare officiellement d'avis qu'on devrait s'efforcer de continuer et d'élargir la politique de préférence réciproque dans l'Empire, ce qui fortifierait les intérêts commerciaux qui relient les colonies les unes aux autres et à la Mère-Patrie, et ajouterait un nouveau facteur au lien sentimental et patriotique qui les tient si intimement attachées ensemble.

### 9. ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Qu'il soit adopté dans l'Empire un tarif de réciprocité préférentielle qui ferait que, dans tous les ports britanniques, les produits britanniques fussent admis à un taux moindre que les marchandises étrangères et que le gouvernement anglais soit particulièrement prié d'accorder une préférence à l'Empire quand il instituera un tarif de douane pour le Sud-Africain.

### 10. CHAMBRE DE COMMERCE DE MANCHESTER

Ce Congrès, tout en désirant ardemment augmenter et fortifier les rapports commerciaux unissant ensemble les différentes parties de l'Empire, est d'avis que, dans la poursuite de cet objet, les principes suivants devraient être observés:

1° Aucune politique impériale en matière de douane ne peut donner satisfaction, qui sacrifierait l'intérêt d'une partie quelconque de l'Empire jouissant d'un gouvernement autonome.

2° Tout changement dans les lois douanières de la Grande-Bretagne constituant une menace sérieuse pour la prospérité des intérêts industriels de la Mère-Patrie en serait une aussi pour la population des colonies et des dépendances qui trouvent leur plus grand débouché et leurs meilleurs clients, pour ce qui constitue l'exportation des produits alimentaires et la matière première, dans la population ouvrière et parmi les industriels du Royaume-Uni.

### 11. CHAMBRE DE COMMERCE DE LONDON

Ce Congrès recommande au gouvernement de Sa Majesté la nomination d'une commission spéciale, composée de représentants

de la Grande-Bretagne, des colonies anglaises et de l'Inde, pour considérer les possibilités d'augmenter et de fortifier les relations commerciales entre les différentes parties de l'Empire, ainsi que les facilités du tarif dans les limites de l'Empire et avec les pays étrangers.

12. CHAMBRE DE COMMERCE DE SAINT-JEAN

Attendu que Montréal, Québec et autres villes maritimes sont maintenant parfaitement outillées pour le commerce d'importation et d'exportation, et attendu que la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, avec toute sa flotte de vapeurs océaniques, a, comme le chemin de fer de l'Intercolonial, sa tête de ligne, à l'Est, dans ces ports canadiens;

Attendu qu'en accordant des chartes à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ou à tout autre ligne transcontinentale, le gouvernement est tenu de prendre toutes les garanties voulues pour que ces lignes ne se servent que des ports canadiens, tant en hiver qu'en été;

Il est résolu que le rabais préférentiel de trente-trois et un tiers pour cent, accordé actuellement sur toute marchandise importée de la Grande-Bretagne, ne s'applique que quand ces marchandises seront importées au Canada par voie des ports canadiens, disposition qui stimulera vivement le service direct des vapeurs océaniques entre la Grande-Bretagne et le Canada, et tendra aussi à fortifier le sentiment national au Canada.

## LE VOTE

M. W.-F. Cockshutt, de la Chambre de Commerce de Toronto, appuyé par M. N.-L. Cohen, de la Chambre de Commerce de Londres, propose la résolution suivante :

" Qu'il soit résolu que, dans l'opinion de ce Congrès, la force des liens unissant l'Empire britannique sera matériellement augmentée et l'union des différentes parties des domaines de Sa Majesté fortement consolidée par l'adoption d'une politique commerciale basée sur le principe d'un bénéfice mutuel, par laquelle chaque partie composant l'Empire recevra un avantage commercial substantiel par la suite de sa *parenté* nationale, juste considération devant être donnée aux nécessités fiscales des différentes parties composant l'Empire ;

" Que ce Congrès demande au gouvernement de Sa Majesté de nommer une commission spéciale, composée de représentants de la

Grande-Bretagne, de ses colonies et des Indes, en vue de considérer les possibilités d'augmentation et de consolidation des relations commerciales entre les différentes parties de l'Empire et les facilités d'échanger dans l'Empire et avec les pays étrangers."

Les amendements suivants furent successivement proposés :

Par sir William-H. Holland, M. P., de l'Association des Chambres de Commerce du Royaume-Uni :

"Que les dernières lignes du premier paragraphe se lisent ainsi : *juste considération devant être donnée aux nécessités fiscales et industrielles des différentes parties composant l'Empire, en vue d'éviter de nuire à aucune.*"

M. Alex. McNeil, de Wiarton (Ontario), propose d'ajouter à l'amendement ci-dessus les mots *en autant que cela sera possible.*

M. F.-J. Usher, de la Chambre de Commerce de Dublin, propose l'amendement suivant :

"Qu'il soit résolu : Que ce grand Congrès des Chambres de Commerce de l'Empire britannique, assemblé à Montréal, est d'opinion que le temps est arrivé pour un règlement des conditions fiscales existant entre la Grande-Bretagne, ses colonies et possessions d'outre-mer, sur le principe d'un traitement préférentiel accordé aux différentes parties composant l'Empire et que copies de cette résolution soient envoyées au Très Honorable A.-J. Balfour, premier ministre du Royaume-Uni, au Très Honorable Joseph Chamberlain, secrétaire colonial, au Très Honorable sir Wilfrid Laurier, premier ministre du Canada, au Très Honorable lord Strathcona, haut commissaire pour le Canada, au Très Honorable le comte de Minto, gouverneur-général du Canada, afin que ces questions fiscales soient dûment considérées et réglées."

Les débats ayant occupé plusieurs séances du Congrès, M. R.-H. Dillon, de Sainte-Marie (Ontario), proposa :

"Que, dans l'opinion de ce Congrès, il est désirable que les débats sur les relations commerciales se terminent ce matin et que, pour atteindre ce but, il est résolu : 1° Que les Chambres de Commerce qui n'ont pas encore été entendues, par un ou plusieurs de leurs délégués, soient entendues les premières, un seul délégué, choisi par chacune des Chambres, devant prendre la parole ; 2° Il sera accordé cinq minutes à tout délégué qui voudra ensuite prendre la parole ; 3° Dix minutes seront allouées aux proposeurs de la résolution et des amendements pour résumer leurs arguments."

Lord Strathcona propose, en amendement, une résolution semblable à la première mais dans laquelle le mot *industrielles* est intercalé dans la dernière phrase du premier paragraphe, qui se lit alors comme suit :

" Juste considération devant être donnée aux nécessités fiscales et industrielles des pays composant l'Empire."

La résolution ainsi amendée est adoptée à l'unanimité.

## DÉFENSE DE L'EMPIRE

### 13. ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Ce Congrès est d'avis que les différentes colonies devraient se décider à contribuer au coût de la défense impériale.

### 14. BOARD OF TRADE DE MONTRÉAL

Il est résolu que, par la présente, ce Congrès affirme le principe du devoir qui incombe aux colonies autonomes de participer au coût de la défense de l'Empire.

### 15. CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTRÉAL

Il est résolu que les colonies ayant, en toute occasion, rempli volontiers leur devoir à l'égard de l'Empire, ce Congrès est d'avis qu'en affectant leurs revenus au développement de leurs propres ressources, à l'augmentation de leur population et à la création de nouveaux moyens de défense, elles contribuent libéralement par là et de la façon la plus efficace à la force et au prestige de l'Empire.

Les colonies réclament ainsi le privilège de conserver leur propre initiative quant à la nature et au mode de secours qu'elles peuvent se décider à offrir à l'Empire britannique dans l'avenir.

### 16. CHAMBRE DE COMMERCE DE BELLEVILLE

Attendu que, en dehors de toute autre considération nationale, la flotte anglaise est aussi nécessaire à la sécurité du commerce canadien sur la haute mer que son assurance maritime ;

Attendu que l'assurance est connue par les assureurs et maintenue au moyen de contributions prélevées sur tous ceux qui en bénéficient, toutes les fois que la flotte est maintenue par les taxes prélevées sur le peuple de la Grande-Bretagne et d'Irlande ;

Il est résolu en conséquence que ce Congrès des Chambres de Commerce de l'Empire exprime en toute sincérité l'espoir que le Dominion du Canada, comme partie intégrante de l'Empire britannique, considérera comme un devoir moral, une obligation impériale de payer une part du coût de l'entretien de la flotte impériale ou d'y contribuer de quelque façon.

### LE VOTE

M. Geo.-H. Drummond, premier vice-président du Board of Trade de Montréal, appuyé par M. E. Gurney, de Toronto, propose l'adoption de la résolution 13, présentée par l'Association des Manufacturiers Canadiens.

En amendement, M. D. Masson, président de la Chambre de Commerce du District de Montréal, appuyé par M. H.-A.-A. Brault, premier vice-président de la même Chambre, propose l'adoption de la résolution 15, présentée par la Chambre de Commerce du District de Montréal.

Par suite d'un compromis, la première partie de la résolution 13, du Board of Trade de Montréal, et la seconde partie de la résolution 15, de la Chambre de Commerce du District de Montréal, furent incorporées dans la résolution suivante, proposée par le colonel Denison, de la Chambre de Commerce de Toronto, et secondée par M. D. Masson, président de la Chambre de Commerce du District de Montréal :

"Qu'il soit résolu que ce Congrès affirme le principe qu'il est du devoir des colonies autonomes de participer au coût de la défense de l'Empire, mais que les colonies réclament le privilège de conserver leur initiative quant à la nature et à la forme des secours qu'elles se proposeront d'offrir."

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

---

## ÉMIGRATION AUX COLONIES

### 17. ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Il est de l'intérêt de l'Empire britannique, et particulièrement de l'intérêt de la Mère-Patrie, d'adopter des mesures qui auraient pour effet de diriger le capital et l'émigration britanniques vers les colonies plutôt que vers les pays étrangers.

18. CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO

Attendu que l'assurance d'un approvisionnement ample autant que constant des populations du Royaume-Uni, en temps de paix comme en temps de guerre, est une question de la plus haute importance pour la sécurité de l'Empire ;

Il est résolu que, dans l'opinion de ce Congrès, la Grande-Bretagne pourra d'autant mieux s'assurer son approvisionnement en développant la production de ses propres territoires, de manière à la rendre indépendante des approvisionnements qui pourraient lui venir de source étrangère, et que, pour mieux atteindre ce but, il est désirable et nécessaire pour elle de diriger, autant que possible, sur ses possessions d'au-delà des mers tout le surplus de sa population bien conformée, susceptible de fournir des citoyens utiles.

19. CHAMBRE DE COMMERCE DE L'INDE SEPTENTRIONALE

L'émigration des coolies de l'Inde aux colonies anglaises, avec des restrictions pourvoyant à leur rapatriement, serait avantageuse à l'Inde autant qu'aux colonies.

## LE VOTE

M. Cyrus Birge, de Hamilton (Ontario), propose, appuyé par le lieutenant-colonel W.-N. Ponton, Belleville (Ontario), l'adoption de la résolution 17, présentée par l'Association des Manufacturiers Canadiens.

Adoptée à l'unanimité.

Le colonel Denison (Toronto), propose, appuyé par M. J.-W. Woods (Toronto), l'adoption de la résolution 18, présentée par la Chambre de Commerce de Toronto.

En proposant l'adoption de cette résolution, le colonel Denison remarque qu'elle aurait dû être présentée sous le titre de : "Approvisionnement de la Grande-Bretagne."

Adoptée à l'unanimité.

La résolution 19 a été retirée par l'association qui l'avait présentée.

# TRAITÉS ET TARIFS ÉTRANGERS

## 20. ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Que, dans l'opinion de ce Congrès, tous les traités entre la Grande-Bretagne et les pays étrangers devraient laisser la Grande-Bretagne libre de conclure avec ses colonies et dépendances les relations qui lui conviennent.

## 21. CHAMBRE DE COMMERCE ANGLAISE DE PARIS

Ce Congrès désire exprimer son approbation de la résolution adoptée par le dernier Congrès des Chambres de Commerce de l'Empire et approuvée à l'unanimité par l'Association des Chambres de Commerce du Royaume-Uni, en sa réunion tenue à Paris en septembre 1900, résolution déclarant que Sa Majesté devrait prendre immédiatement, de concert avec les gouvernements des colonies intéressées, des mesures pour obtenir aux dites colonies le traitement de la nation la plus favorisée de la part de ces pays qui ont accordé au Royaume-Uni le traitement de la nation la plus favorisée et pour lesquels les colonies ne font pas de différence dans l'application de leur tarif de douane.

## 22. CHAMBRE DE COMMERCE ANGLAISE DE PARIS

Que le Bureau des Affaires Étrangères soit requis d'adresser des représentations au gouvernement français en vue d'obtenir que les marchandises consignées directement à la France, et venant par la voie d'un port anglais d'une colonie anglaise n'ayant pas de service direct avec la France, soient considérées par la douane française comme venant directement et soient admises en franchise de la surtaxe d'entrepôt, c'est-à-dire de la taxe spéciale imposée en sus du droit de douane sur toute marchandise d'origine extra-européenne, arrivant en France par la voie d'un port européen autre qu'un port français.

## LE VOTE

Résolution 20, proposée par M. Marley Wickett (Toronto), secondée par M. P.-W. Ellis, de l'Association des Manufacturiers Canadiens.

Adoptée à l'unanimité.

Résolution 21, proposée par M. O.-E. Bodington, président de la Chambre de Commerce anglaise de Paris, secondée par M. S.-B. Boulton, de Londres. En proposant cette résolution, M. O.-E. Bodington fait remarquer qu'elle est identique à celle adoptée par le Congrès des Chambres de Commerce britanniques, tenu en juin 1900.

Adoptée à l'unanimité.

Résolution 22, proposée par M. J.-L. Pollock, de la Chambre de Commerce anglaise de Paris, secondée par M. J.-X. Perrault, de la Chambre de Commerce du District de Montréal.

Adoptée à l'unanimité.

---

## PRIMES

### 23. CHAMBRE DE COMMERCE DE VANCOUVER

Résolu, que ce Congrès se déclare favorable au principe des droits d'équivalence dans les cas où il résulte une concurrence injuste du fait des primes accordées à des producteurs étrangers par leurs gouvernements respectifs.

La Chambre de Commerce de Vancouver informe le Congrès qu'elle ne désire pas proposer l'adoption de la résolution 23, qu'elle n'a présentée que pour exprimer son opinion.

---

## SERVICE CONSULAIRE

### 24. CHAMBRE DE COMMERCE DE BARNSLEY

Que, dans l'opinion de ce Congrès, il est urgent, dans l'intérêt du commerce de l'Empire britannique :

1° Que le gouvernement de Sa Majesté maintienne et étende résolûment nos droits commerciaux résultant de traités ;

2° Que le service consulaire soit réorganisé et fortifié sur une base propre à le rendre plus efficace pour le développement du commerce de l'Empire britannique ;

Qu'une copie de la présente résolution soit adressée au Secré-

taire d'Etat des Affaires Etrangères, au Premier Ministre et au Secrétaire Colonial.

### 25. ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Que, tout en appréciant le service consulaire actuel de l'Empire, ce Congrès est d'avis qu'un effort devrait être tenté pour le supplémenter de la nomination d'agents consulaires intercoloniaux dont la qualité serait reconnue par les consuls anglais par tout l'Empire.

### 26. CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTRÉAL

Il est résolu que le gouvernement impérial soit prié de reconnaître, s'il est nécessaire, auprès des gouvernements étrangers, les agents nommés par les colonies et de leur conférer les attributions suffisantes et les pouvoirs nécessaires pour protéger les intérêts commerciaux desdites colonies.

## LE VOTE

Résolution 24, proposée par M. Joseph Walton, M. P., de la Chambre de Commerce de Barnsley, secondée par M. Elyah Helm, de la Chambre de Commerce de Manchester.

Adoptée à l'unanimité.

Résolutions 25 et 26.—M. Bennett Rosamond, de l'Association des Manufacturiers Canadiens, propose l'adoption de la résolution 25.

L'honorable M. Alphonse Desjardins, de la Chambre de Commerce du District de Montréal, propose l'adoption de la résolution 26.

M. Lancaster, de la Chambre de Commerce de Liverpool, ayant fait remarquer que ces deux résolutions étaient implicitement contenue dans la résolution 24, adoptée avec le Congrès, le président déclare que les résolutions 25 et 26 sont hors d'ordre.

---

# DROITS DE PHARE

### 27. CHAMBRE DE COMMERCE DE CARDIFF

Que le Congrès prenne les mesures nécessaires pour appeler une fois de plus l'attention du gouvernement britannique sur l'opportunité d'abolir les droits de phare en conformité avec la recommandation publiée récemment au comité spécial de la Chambre des Communes sur les subventions aux lignes de vapeurs.

## LE VOTE

En proposant l'adoption de la résolution 27, M. T.-M. Heeywood, de la Chambre de Commerce de Cardiff, propose également la résolution suivante adressée au Congrès, depuis son ouverture, par la Chambre des Armateurs du Royaume-Uni :

Qu'il est contraire aux intérêts des armateurs du Royaume-Uni et des colonies que les droits de phare soient plus longtemps prélevées sur les bâtiments dans le Royaume-Uni et que le gouvernement de Sa Majesté soit respectueusement requis de donner effet aux recommandations du comité spécial de la Chambre des Communes sur les subsides à la navigation, savoir : qu'en vue de maintenir une concurrence équitable entre les propriétaires de navires britanniques et leurs rivaux étrangers, les droits de phare devraient être abolis.

Ces deux résolutions, secondées par M. James Cormack, de la Chambre des Armateurs du Royaume-Uni, furent adoptées à l'unanimité.

---

# SYSTÈME POSTAL IMPÉRIAL

### 28. CHAMBRE DE COMMERCE DE BIRMINGHAM

Ce Congrès, ayant pris en considération la résolution suivante adoptée à la conférence tenue en juin, juillet et août 1902, entre le Secrétaire d'Etat pour les colonies et les premiers ministres des colonies autonomes de l'Empire anglais, à savoir :

"Qu'il est désirable d'adopter le principe du transport des "matières postales à leur marché entre les différentes parties de "l'Empire britannique, pour tous les journaux et périodiques qui y "sont publiés, et que c'est le désir des premiers ministres d'appeler "l'attention du gouvernement de Sa Majesté sur la question d'une "réduction des frais de port de sortie :"

Exprime par la présente sa chaleureuse adhésion à ladite résolution ; et que c'est aussi son opinion, tenant compte de la grande circulation au Canada des journaux, revues et périodiques américains en conséquence des bas prix demandés pour les journaux au poids par les autorités postales des Etats-Unis, ainsi que du fait important que les taux d'affranchissage pour ces publications du Canada au Royaume-Uni ont été récemment assimilés aux taux en cours dans le Dominion du Canada, que le maître-général des

postes du Royaume-Uni devrait, dans l'intérêt du commerce anglais, prendre des mesures spéciales dans le plus bref délai possible pour agir de réciprocité avec le gouvernement canadien.

### 29. ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Que le Congrès verrait d'un œil favorable l'établissement, par tout l'Empire, d'un système d'affranchissement impérial non seulement pour les lettres mais pour toute matière imprimée et de même pour les colis postaux.

### 30. CHAMBRE DE COMMERCE D'ORILLIA

Attendu que l'échange de publications entre la Mère-Patrie et les colonies tend à fortifier les liens de l'Empire ;

Attendu que les arrangements actuels favorisent l'introduction au Canada de publications américaines plutôt que de publications anglaises ;

Il est résolu que ce devrait être l'objet des hommes d'Etat impériaux de faire disparaître cette anomalie et d'essayer d'en arriver à un arrangement qui permettrait aux publications anglaises de lutter à chances égales avec les journaux étrangers.

### 31. ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Ce Congrès est d'avis que des mesures devraient être prises pour que les nouvelles d'un point à un autre de l'Empire soient transmises entièrement par voie anglaise et soustraites à la censure et à l'influence étrangères qu'elles subissent aujourd'hui.

### 32. BOARD OF TRADE DE MONTRÉAL

Il est résolu qu'un plus libre échange, entre les peuples de l'Empire, des journaux et périodiques qui y sont publiés, contribuerait beaucoup à fortifier l'unité impériale en même temps que cette communauté d'idées et d'aspirations qui est à la base de l'unité impériale ;

Qu'un pareil échange serait grandement développé par une réduction des taux d'affranchissement quant à ces matières postales ;

Que ce Congrès prie en conséquence le gouvernement de Sa Majesté de réduire au taux domestique les frais de port pour les journaux et périodiques publiés dans le Royaume-Uni et mis à la poste à destination des colonies ; et ce Congrès recommande de plus

aux colonies qui ne l'ont pas encore fait, de réduire également leurs frais de port quant à leurs publications.

### LE VOTE

M. Ebenezer Parker, M. P., pour Birmingham, propose, appuyé par M. J.-C. Miller, de la Chambre de Commerce d'Orilla, l'adoption d'une résolution composée 1° du premier paragraphe de la résolution 32, 2° du dernier paragraphe de la résolution 30.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité, sans tenir compte de l'amendement suivant : 1° que la dernière ligne du paragraphe de la résolution 32 se lise comme suit : *contribuerait beaucoup à fortifier l'unité impériale et* LE COMMERCE IMPÉRIAL *en même temps que cette communauté d'idées et d'aspirations qui est la base de l'unité impériale.*"

---

## SERVICE DE PAQUEBOTS RAPIDES

---

### 33. ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Que ce Congrès verrait d'un œil favorable l'établissement d'une ligne de paquebots rapides entre les divers ports de l'Empire et d'encouragement par tous les moyens possibles du transport maritime par des navires battant pavillon anglais.

### 34. BOARD OF TRADE DE LONDRES

Que ce Congrès recommande fortement la création d'une ligne de paquebots rapides subventionnée par le gouvernement, sur l'Atlantique, entre le Canada et le Royaume-Uni, de manière à former une ligne de communication d'un point de l'Empire à l'autre.

### 35. CHAMBRE DE COMMERCE DE DUBLIN

Que ce Congrès confirme la résolution adoptée par le Board of Trade de la métropole de l'Irlande et accueille cordialement la perspective d'une ligne transatlantique de paquebots entre le Canada et la Grande-Bretagne en touchant un port irlandais, et croit que ce service tendrait considérablement à développer le commerce entre le Canada et ce pays.

### 36. BOARD OF TRADE DE MONTRÉAL

Il est résolu que ce Congrès considère de la plus haute importance pour les intérêts de l'Empire que le Royaume-Uni et ses colo-

nies adoptent une politique qui permettrait d'obtenir et de maintenir des lignes de paquebots, 1° pour l'établissement d'un service de poste rapide sur différentes routes, 2° pour le développement et le contrôle du commerce entre la Mère-Patrie et ses possessions, de même qu'entre les colonies elles-mêmes.

### 37. CHAMBRE DE COMMERCE D'HALIFAX

Résolu, qu'il est dans l'intérêt de l'Empire qu'un service postal direct soit maintenu entre le Royaume-Uni et les colonies, de façon que les malles anglaises soient, autant que possible, transportées par des navires battant pavillon anglais directement entre les ports anglais.

Résolu de plus, qu'en exécution de ce programme, les gouvernements du Canada et de la Grande-Bretagne soient priés de venir en aide, par des subventions adéquates, à l'inauguration et au maintien d'un service postal de première classe entre le Canada et le Royaume-Uni, de façon que nos malles transatlantiques ne soient pas plus longtemps transportées par voie de ports étrangers, comme elles le sont en grande partie à présent.

### 38. CHAMBRE DE COMMERCE DE LIVERPOOL

Ce Congrès est d'avis qu'un service de paquebots rapides, entre le Canada et le Royaume-Uni, serait de la plus grande utilité pour le développement du commerce entre les deux pays ; que, de plus, le port de Liverpool étant le premier et le plus grand centre de distribution du Royaume-Uni pour les produits canadiens, se désigne comme l'idéal de la tête de ligne pour ce service en Angleterre.

### 39. CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC

Attendu que la question d'un service rapide de bateaux à vapeur, tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique, est de la plus haute importance dans la lutte commerciale qui se poursuit entre l'Empire britannique et les pays étrangers.

Il est résolu que ce Congrès considère qu'il est de la plus haute importance pour les intérêts de l'Empire que la Mère-Patrie et les colonies adoptent, aussitôt que possible, une politique qui aura pour objet de s'assurer, à l'aide de subventions ou autrement, de lignes de paquebots rapides pour le développement et le contrôle du commerce entre le Royaume-Uni et ses possessions, de même qu'entre les colonies elles-mêmes et pour les fins d'un service de malles rapide.

## LE VOTE

M. Robert Reford, du Board of Trade de Montréal, propose, appuyé par M. J.-E. de Wolf, président de la Chambre de Commerce d'Halifax, l'adoption de la résolution 36.

En secondant cette proposition M. de Wolf demande la permission d'y ajouter, à titre de résolution supplémentaire, la résolution suivante adoptée par la Chambre de Commerce de Sydney, C. B. : "qu'il est désirable, en autant que cela sera possible, que dans tous les contrats gouvernementaux, qu'il s'agisse du gouvernement impérial ou de ceux des colonies, les lignes et les services postaux subventionnés soient pour ou par des ports et des territoires britanniques ou coloniaux, afin d'établir des rentes inter-britanniques, de faciliter les relations mutuelles et d'encourager les voyages et le commerce dans l'intérieur de l'Empire."

En amendement, M. Lancaster propose la résoluion 38.

M. James Moore (Belfast) demande à M. Reford, proposeur de la résolution 36, s'il consentirait à ajouter les mots "*avec l'assistance gouvernementale,*" à sa motion, de sorte que la dernière partie se lirait comme suit :

"1° Pour l'établissement, avec l'assistance gouvernementale, d'un service de poste rapide sur différentes routes, etc., etc."

La résolution 36, sans amendement, est adoptée à l'unanimité.

---

# SYSTÈME MÉTRIQUE

### 40. CHAMBRE DE COMMERCE DE BIRMINGHAM

Ce Congrès, ayant pris en considération la résolution suivante adoptée à la conférence tenue à Londres pendant les mois de juin, juillet et août 1902, entre le Secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies et les premiers ministres des colonies autonomes de l'Empire britannique, résolution qui se lit comme suit :

"Qu'il est désirable d'adopter le système métrique de poids et
"mesures dans les limites de l'Empire, et les premiers ministres
"prient instamment les gouvernements représentés à cette confé-
"rence de donner leur attention à cette question pour la faire adop-
"ter au plus tôt";

Exprime, par la présente, sa chaleureuse adhésion au projet et

recommande fortement au gouvernement du Royaume-Uni la nécessité de prendre des mesures législatives dans l'intérêt du commerce anglais pour rendre compulsoire l'usage du système métrique des poids et mesures.

### 41. CHAMBRE DE COMMERCE DE VANCOUVER

Il est résolu qu'à l'appui de la résolution adoptée par la Chambre de Commerce de Liverpool et qui se lit comme suit :

"Que ce Congrès est d'avis que le système métrique de poids "et mesures devrait, suivant que recommandé par un comité spé- "cial du parlement en 1895, être légalisé dans toutes les parties "de l'Empire (excepté l'Inde) pour toutes fins que de droit, et, "après une période de deux ans, être rendu compulsoire partout "par un acte du parlement ou un arrêté : et que, pendant ce "temps, le système métrique soit enseigné à fond dans toutes les "écoles publiques élémentaires, comme une branche nécessaire de "l'arithmétique";

Ce Congrès est d'avis que, pour simplifier le travail et promouvoir l'uniformité internationale, il est désirable que le système métrique de poids et mesures soit adopté dans tout l'Empire (excepté l'Inde) et rendu compulsoire dans deux ans, soit par une loi soit par un arrêté, et que copie de cette résolution soit adressée au gouvernement de Sa Majesté et aux gouvernements des différentes colonies, avec prière d'y donner leur considération empressée.

### 42. ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Le Congrès recommande fortement l'adoption du système monétaire décimal et du système métrique de poids et mesures, de même que d'une jauge universelle pour mesurer l'épaisseur des métaux.

### 43. CHAMBRE DE COMMERCE DE CARDIFF

Que ce Congrès, prenant en considération le sentiment clairement manifesté par l'Association des Chambres de Commerce du Royaume-Uni et par la conférence des premiers ministres coloniaux à Londres, l'été dernier, en faveur d'un système décimal monétaire ainsi que de poids et mesures, insiste encore une fois auprès du gouvernement britannique pour que ce système soit rendu compulsoire dans toutes les parties de l'Empire, dans l'intérêt du commerce entre les colonies et la Mère-Patrie.

44. CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC

Attendu que le système métrique de poids et mesures est de beaucoup préférable au système actuel, confus autant qu'irrationnel, ou plutôt au manque absolu de système dans l'Empire ;

Attendu que le système métrique, avec son unité si facile à décomposer en décimales, est de beaucoup plus simple et plus logique que le système irrégulier que nous avons aujourd'hui ;

Attendu que la supériorité du système décimal ne peut manquer d'être reconnu de tous ;

Attendu qu'il a déjà été adopté dans un grand nombre de pays ;

Il est résolu que ce Congrès se déclare favorable à l'usage exclusif du système métrique de poids et mesures dans tout l'Empire britannique.

45. CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTRÉAL

Il est résolu que ce Congrès se déclare favorable à l'application du système métrique dans toute l'étendue de l'Empire.

46. CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTRÉAL

Il est résolu que ce Congrès se déclare favorable à l'adoption, dans tout l'Empire du système monétaire décimal qui répond à tous les besoins du commerce.

47. CHAMBRE DE COMMERCE D'HALIFAX

Attendu que le système métrique de poids et mesures a été généralement adopté en Europe et dans les républiques de l'Amérique du Sud et possède des avantages manifestes sur les autres systèmes en vogue présentement :

Il est résolu, en conséquence, que ce Congrès recommande l'adoption du système métrique de poids et mesures dans la Grande-Bretagne et dans les autres parties de l'Empire.

## LE VOTE

M. Ebenezer Parkes, M. P., de la Chambre de Commerce de Birmingham, appuyé par M. Henry-Beel Irving, de la Chambre de Commerce de Vancouver, propose l'adoption de la résolution 40.

M. W. Chesterman, de la Chambre de Commerce et des Manufactures de Sheffield, appuyé par M. H.-H. Bedford, de la même association, propose qu'on ajoute à cette résolution les mots :

"que le gouvernement anglais pressente le gouvernement des Etats-Unis en vue de rendre le système métrique obligatoire en même temps dans les deux pays."

Cet amendement est rejeté.

L'honorable sénateur Georges-A. Drummond, du Board of Trade de Montréal, appuyé par M. Thomas McFarlane, de la Chambre de Commerce d'Ottawa, propose que la résolution 40 soit amendée, le remplacement des deux derniers paragraphes par le suivant : "Qu'il est désirable que l'adoption du système métrique soit dûment considérée, et que le Congrès recommande à cet effet la nomination d'une commission royale."

Cet amendement est rejeté.

Le président, en mettant la résolution 40 aux voix, fait remarquer qu'elle couvre les résolutions de 40 à 47, à l'exception de la résolution 46 qui sera soumise séparément au Congrès.

La résolution 40 est adoptée par une forte majorité.

M. J.-X. Perrault, de la Chambre de Commerce du District de Montréal, appuyé par M. C.-H. Catelli, de la même association, propose l'adoption de la résolution 46.

La résolution est adoptée à l'unanimité moins deux voix.

## PATENTES DES COMMIS-VOYAGEURS

### 48. CHAMBRE DE COMMERCE DE WOLVERHAMPTON

Attendu que la Grande-Bretagne n'impose pas de patentes sur les commis-voyageurs représentant des maisons coloniales, ce Congrès est d'avis que les commis-voyageurs représentant des maisons anglaises ne devraient pas se voir imposer de patentes quand ils opèrent dans les colonies.

M. Walter Greenway, de la Chambre de Commerce de Wolverhampton, appuyé par M. S.-B. Boulton, de la Fédération du Commerce de Bois du Royaume-Uni, propose l'adoption de la résolution 48.

Aucun vote n'est pris sur cette proposition.

## RESSOURCES DE L'EMPIRE

49. ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Qu'une commission impériale, composée de représentants de la Grande-Bretagne et des colonies autonomes, soit nommée pour visiter toutes les parties de l'Empire et préparer un rapport illustrant les ressources des différentes parties de l'Empire et la manière dont elles pourraient le mieux servir les intérêts de l'ensemble.

50. CHAMBRE DE COMMERCE DE WINNIPEG

Qu'il y a, dans les colonies anglaises, assez de ressources naturelles pour nourrir l'Empire, si seulement on prenait la peine de les développer convenablement.

### LE VOTE

La résolution 49 est retirée par les représentants de l'association qui l'a formulée.

M. Georges-R. Crowe, président de la Chambre de Commerce de Winnipeg, appuyé par M. Dayle, de la Fédération du Commerce de Bois de Londres, propose l'adoption de la résolution 50.

M. de P. Webb, de Viarachi (Indes), demande sans succès qu'on remplace les mots *ressources naturelles* par le mot *blé*.

M. Webb demande ensuite qu'au lieu de *colonies anglaises*, il soit dit : *les colonies et dépendances anglaises*. La suggestion est acceptée et la résolution 50 est alors adoptée à l'unanimité.

---

## CONTRATS IMPÉRIAUX

51. ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Que, dans l'opinion de ce Congrès, dans tout contrat pour des travaux publics d'un caractère impérial, la préférence devrait, autant que possible, être donnée à des sujets britanniques.

### LE VOTE

Le lieutenant-colonel J.-B. McLean (Montréal) propose, appuyé par M. Cyrus Birge (Toronto), l'adoption de la résolution 51, dont le texte, amendé à la suggestion de lord Strathcona, se lit comme

suit : "Que, dans l'opinion de ce Congrès, dans tout contrat pour les travaux publics d'un caractère impérial, il est désirable que la préférence soit, autant que possible, donnée à des sujets britanniques."

---

# TERRENEUVE

---

### 52. CHAMBRE DE COMMERCE DE BELLEVILLE

Il est résolu que, pour seconder et compléter la confédération canadienne et fortifier l'unité impériale, il est essentiel d'inclure Terreneuve comme partie constitutive dans le Dominion du Canada. Le temps est opportun pour l'ouverture de négociations tendant à ce résultat, vu la question du tarif douanier pendante actuellement entre Terreneuve et les Etats-Unis, les bons rapports qui existent maintenant entre la France et la Grande-Bretagne et la disposition probable, de la part de la France, à régler une fois pour toutes les les questions depuis si longtemps en dispute concernant *le droit de grève à Terreneuve*. Le Congrès est d'avis qu'il est d'importance impériale de s'assurer ainsi, d'une façon permanente, du littoral intact de l'Atlantique.

### LE VOTE

Le lieutenant-colonel Ponton, de Belleville (Ontario), appuyé par l'honorable William Ross, M. P., de la Chambre de Commerce d'Halifax, propose l'adoption de la résolution 52.

La résolution 52 est adoptée à l'unanimité.

---

# TITRES DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU NORD

---

### 53. ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Que, si les grandes étendues de terre désignées sous les noms de Baffin, Prince-Albert, etc., situées au nord du Canada, ne font pas présentement partie intégrante du Canada ou de l'Empire et ne sont pas couvertes d'un titre parfait, des mesures soient prises sans retard pour qu'on s'en assure la possession.

La résolution 53 est retirée.

## LOIS DE NATURALISATION

### 54. CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO

Il est résolu que, dans l'opinion de ce Congrès, les lois de naturalisation des différentes parties de l'Empire devraient être unifiées de telle sorte qu'un citoyen naturalisé dans une quelconque des possessions de Sa Majesté, soit considéré comme sujet britannique partout où flotte le drapeau anglais et soit nanti de tous les droits et privilèges des citoyens nés dans le pays.

### 55. CHAMBRE DE COMMERCE DE KASLO

Que les lois concernant la naturalisation des aubains, dans les différentes parties constituantes de l'Empire, devraient être amendées et rendues identiques de façon que le titre de citoyen, conféré en une partie quelconque de l'Empire, soit reconnu comme valide dans tout l'Empire.

### LE VOTE

M. Georges Anderson, de la Chambre de Commerce de Toronto, appuyé par M. Cockshutt, propose l'adoption de la résolution 54.

Adoptée à l'unanimité.

---

## LES DROITS D'AUTEUR

### 56. CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO

Il est résolu que le parlement a le même droit de faire ses propres lois sur les droits d'auteur que sur les autres sujets de sa juridiction, énumérés en la section 91 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, et que, sans la reconnaissance absolue de ce droit par les autorités impériales, le titre de colonie autonome, pour le Canada, est incomplet.

En proposant l'adoption de la proposition 56, M. Thompson, C. R., de la Chambre de Commerce de Toronto, fait remarquer qu'une erreur typographique s'est glissée dans l'impression de cette résolution, dont la première phrase doit se lire comme suit : "Il est

résolu que le parlement du Canada a, ou devrait avoir, le même droit, etc., etc."

La proposition, ainsi rectifiée, est secondée par M. W.-P Gundy, de la Chambre de Commerce de Toronto.

En amendement, M. Walter-B. Blackie, d'Edinbourg, appuyé par M. Boulton, de la Chambre de Commerce de Londres, propose qu'on ajoute au texte de la résolution les mots : "qu'il est désirable que toute législation sur les droits d'auteur soit faite de concert avec les autorités impériales."

Après discussion, la résolution 56 et son amendement sont retirés.

---

# MARQUES DE COMMERCE

---

### 57. CHAMBRE DE COMMERCE DE LONDRES

Considérant les résolutions adoptées à l'unanimité, il y a quelques années, par l'Association des Chambres de Commerce du Royaume-Uni, ainsi que la résolution adoptée au dernier Congrès des Chambres de Commerce de l'Empire, demandant au gouvernement britannique de faciliter une enquête complète sur le peu de satisfaction que donnent les lois actuelles concernant l'enrégistrement des marques de commerce ;

Il est, par la présente, résolu que le gouvernement impérial soit instamment prié de faire sans retard une enquête complète sur le peu de satisfaction que donnent lesdites lois ainsi que leur administration, et cela en vue d'une prompte législation à leur sujet ;

Que, dans l'opinion de ce Congrès, il est grandement désirable que le gouvernement de Sa Majesté prenne les mesures voulues pour assurer la prompte adoption, par le gouvernement de l'Inde britannique, de lois concernant l'enrégistrement des marques de commerce dans les limites de sa juridiction ;

Que le gouvernement de Sa Majesté soit prié de faire, à qui de droit, les représentations voulues et se serve de son influence auprès des autorités respectives pour les amener à adopter des lois uniformes pour l'enrégistrement et la protection des marques de commerce dans toute l'étendue des colonies et dépendances de l'Empire britannique.

### LE VOTE

M. Charleton, de la Chambre de Commerce de Londres, appuyé par M. W.-F. Beardshaw, propose l'adoption de la résolution 57.

En amendement, M. Elyah Helm, de la Chambre de Commerce de Manchester, appuyé par M. S.-W. Royce, de Manchester, propose d'ajouter à la résolution les mots : "pourvu que les cotons, tissés et filés, produits dans les classes 23-24 et 25 de l'étalon anglais, soient exclus de cet enrégistrement."

La résolution, ainsi amendée, est adoptée.

---

## LOIS CONCERNANT LES BREVETS D'INVENTION

---

#### 58. CHAMBRE DE COMMERCE DE MANCHESTER

Que ce Congrès, frappé par les difficultés qui résultent de la diversité des systèmes de brevets d'invention dans les différentes parties de l'Empire et par le cumul des frais à encourir pour s'y assurer des droits de brevets, recommande à toutes les chambres : 1° de considérer séparément la question d'assimiler les lois et administration des brevets d'invention pour en réduire le coût ; 2° d'adresser le résultat de leurs délibérations à la Chambre de Commerce de Manchester avant la fin de la présente année, pour lui permettre d'élaborer un plan de réforme qui sera ensuite soumis à l'approbation de chacune des Chambres de Commerce.

### LE VOTE

M. S.-W. Royce (Manchester), appuyé par M. F. Swanzy, de la Chambre de Commerce de Londres, propose l'adoption de la résolution 58.

Adoptée à l'unanimité.

---

# CODIFICATION DES LOIS COMMERCIALES DE L'EMPIRE

### 59. CHAMBRE DE COMMERCE DE LONDRES

Attendu que le gouvernement britannique n'a pas donné suite à la résolution adoptée par le quatrième Congrès en 1900, concernant cette question, instruction soit donnée par ce Congrès à toutes les Chambres de Commerce dont il est constitué, d'obtenir de leurs gouvernements respectifs, tant aux colonies que dans le Royaume-Uni, qu'ils fassent des représentations au gouvernement impérial par l'entremise de leurs premiers ministres et des associations officieuses de la Mère-Patrie, pour que d'ici au prochain congrès une branche au moins de la loi commerciale puisse être codifiée.

### 60. CHAMBRE DE COMMERCE DE BELLEVILLE

Il est résolu que, dans l'opinion de ce Congrès des Chambres de Commerce, la codification et l'assimilation de toutes les lois commerciales dans l'Empire sont désirables non seulement pour la convenance économique du commerce et sa sécurité, mais aussi pour le développement des affaires jusque dans les parties les plus reculées de l'Empire et, en autant que la chose est possible et pratique, pour l'unification de la langue en matière commerciale dans tout l'Empire et dans tous les pays où pénètre le commerce anglais, le pavillon anglais.

## LE VOTE

M. Bodington (Paris), secondé par M. J.-L. Pollock (Paris), propose l'adoption de la résolution 59.

Adoptée à l'unanimité.

La résolution 60 est retirée.

---

# IMPORTATION DU BÉTAIL CANADIEN DANS LA GRANDE-BRETAGNE

### 61. CHAMBRE DE COMMERCE DE SAINT-JEAN, N. B.

Que les présentes restrictions à l'importation du bétail dans la Grande-Bretagne sont injustes, en autant qu'elles sont basées sur la crainte de maladies affectant ledit bétail, puisqu'on le protège aussi sévèrement au Canada qu'en Angleterre contre les maladies

de ce genre et qu'il n'y a pas de maladies infectieuses parmi le bétail au Canada ; que, de plus, ces restrictions sont impolitiques, puisque, sous le couvert de mesures de précaution contre la maladie, elles ont plutôt pour objet de protéger une classe d'éleveurs qui n'ont pas le moindre droit à un monopole de cette espèce ; le résultat en est une entrave mise au libre développement du commerce, une diminution sérieuse des exportations de bestiaux du Canada, une diminution équivalente dans l'approvisionnement du marché anglais et une augmentation correspondante du prix de la viande pour le consommateur anglais.

62. CHAMBRE DE COMMERCE DE BRANTFORD

Il est résolu que, dans l'opinion de ce Congrès, l'embargo qui existe présentement sur le bétail canadien dans la Grande-Bretagne est injuste et déraisonnable et devrait être levé sans retard.

Qu'une copie de la présente résolution soit transmise au ministre de l'agriculture pour la Grande-Bretagne.

63. CHAMBRE DE COMMERCE DE LIVERPOOL

Que, vu l'embargo mis par le gouvernement de Sa Majesté sur le bétail de la République Argentine, l'association des bouchers de la ville et du district de Liverpool craint que la nourriture du peuple n'augmente considérablement de prix et qu'il n'en résulte du chômage pour un grand nombre d'ouvriers. Il est à espérer, en conséquence, que le gouvernement du Dominion se servira de sa grande influence auprès du gouvernement impérial pour soustraire le Canada à l'embargo qui pèse présentement sur le bétail canadien.

## LE VOTE

M. Rob. Bickerdike, M. P. (Montréal), appuyé par M. J.-Lachie Wilson, d'Alexandrie (Ontario), propose la résolution suivante : " Que les restrictions actuellement mises à l'importation du bétail canadien dans la Grande-Bretagne sont injustes, en autant qu'elles sont basées sur la crainte de maladies affectant ledit bétail, puisqu'on le protège aussi sévèrement au Canada qu'en Angleterre contre les maladies de ce genre et qu'il n'y a pas de maladies infectieuses parmi le bétail canadien ; que, de plus, ces restrictions sont regrettables en ce qu'elles ont pour résultat d'intervenir dans le libre développement de cette industrie, de diminuer l'approvisionnement de la viande et d'en augmenter le coût pour les consommateurs

anglais, et que, dans l'opinion de ce Congrès, les présents réglements du ministre de l'agriculture de Sa Majesté, en autant qu'ils concernent l'importation du bétail vivant canadien dans le Royaume-Uni, en prenant des précautions raisonnables, devraient être immédiatement repris en considération."

Adoptée à l'unanimité.

Un compromis étant intervenu entre les délégués intéressés à cette question, la résolution 61 fut remplacée par la proposition présentée par M. R. Bickerdike et déjà adoptée par le Congrès.

La résolution 63 est retirée.

---

## TÉLÉGRAPHES

### 64. CHAMBRE DE COMMERCE DE LONDRES

Que ce Congrès est d'avis que les intérêts commerciaux et maritimes de l'Empire profiteraient matériellement de l'installation d'appareils de télégraphie sans fil dans tous les phares fixes ou flottants ; que cette installation, tout en ajoutant à la sécurité des navires de la marine marchande, serait d'une grande utilité pour les passagers des principales lignes de navigation océanique en même temps qu'à la flotte de Sa Majesté dans le monde.

### LE VOTE

La résolution 64 étant retirée, sir Sanford Fleming (Ottawa), appuyé par M. W.-F. Cockshutt, propose l'adoption de la résolution suivante : "Que, dans l'opinion de ce Congrès, toutes les colonies anglaises autonomes, autour du globe, devraient être unies par une chaîne continue de télégraphes exploités par l'Etat ; qu'une telle ligne de communication inter-impériale mettrait, sous le contrôle gouvernemental, fin aux difficultés qui ont été causées par l'alliance des compagnies de câble, en Australie, et ferait disparaître celles qui sont survenues entre les associés du câble du Pacifique ; qu'elle diminuerait au minimum le coût des messages maritimes échangés entre la Nouvelle-Zélande, l'Australie, les Indes, l'Afrique australe, les Indes Occidentales, Terreneuve, le Canada et l'Angleterre ; qu'elle procurerait un double mode de communication à des taux uniformément bas entre l'Angleterre et chacun des Etats britanniques et des colonies autonomes ; qu'elle constituerait le moyen le

plus efficace à l'aide duquel les différents gouvernements des unités de l'Empire pourraient communiquer et qu'elle serait alors de la plus haute importance pour les intérêts commerciaux et sociaux du peuple britannique dans l'univers : cela aiderait, par la subtile force de l'électricité, à la consolidation de l'Empire et serait un facteur indispensable de l'unité impériale."

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

## ÉDUCATION COMMERCIALE

### 65. CHAMBRE DE COMMERCE DE LIVERPOOL

Que ce Congrès est d'avis qu'on devrait faire les plus grands efforts, dans tout l'Empire, pour encourager et faciliter l'éducation commerciale comme une branche des études techniques et scientifiques, et que demande soit faite au gouvernement impérial ainsi qu'aux gouvernements coloniaux de subventionner cette entreprise, et que de plus, ce Congrès est d'avis que les Chambres de Commerce devraient être représentées dans les bureaux de l'instruction publique, de manière à faire avancer les intérêts de l'éducation commerciale.

### 66. CHAMBRE DE COMMERCE DE BELLEVILLE

Il est résolu que l'éducation commerciale des jeunes gens qui se destinent aux carrières commerciales, dans tout l'Empire britannique, est une question qui s'impose au souci et à l'encouragement de toutes les législatures, universités, collèges et écoles — à cause surtout de l'importance donnée au développement de cette branche d'éducation en Allemagne et autres pays rivaux de la Grande-Bretagne, à l'article du mouvement commercial — de sorte que non seulement par l'étude des langues modernes, mais aussi par l'entraînement pratique des sujets les mieux doués pour l'économie commerciale aux méthodes scientifiques de comptabilité de négoce, nous devenions une nation des mieux équipées et capable de contrôler le mécanisme si compliqué de la concurrence commerciale dans le monde.

### 67. CHAMBRE DE COMMERCE DE VANCOUVER

Il est résolu que ce Congrès appuie fortement la résolution suivante, adoptée au quatrième Congrès, en faveur de l'éducation

technique et commerciale dans tout l'Empire : "Qu'il est on ne "peut plus désirable de prendre des mesures pour étend e l'éducation technique et commerciale dans tout l'Empire et que, dans "tous les lieux où la chose est possible, cette éducation soit contrôlée par les pouvoirs publics ; que ce Congrès est d'avis que les "plus grands efforts devraient être faits dans l'Empire pour encourager et faciliter l'éducation commerciale comme une branche des "études techniques et scientifiques et que le gouvernement impérial "et les gouvernements coloniaux soient amenés à subventionner "l'entreprise comme ils le font des écoles d'art et de service, et que, "de plus, il est on ne peut plus désirable que les Chambres de "Commerce soient représentées dans les bureaux de l'instruction "publique, en vue du développement de l'éducation commerciale."

## LE VOTE

D'un commun accord les résolutions 66 et 67 sont retirées et M. Lancaster (Liverpool), appuyé par M. H. Bell-Irving (Vancouver) propose l'adoption de la résolution 65.

Cette résolution est adoptée à l'unanimité.

---

# DIFFICULTÉS OUVRIÈRES

### 68. CHAMBRE DE COMMERCE DE BELLEVILLE

Il est résolu que les relations tendues qui existent présentement entre le capital et le travail et qui sont grosses de conséquences désastreuses pour le commerce, demandent l'action du parlement et de l'exécutif, et que, pour augmenter encore les moyens de conciliation il soit adopté des mesures :

(*a*) Pour obliger les unions ouvrières à se faire enrégistrer ou incorporer, de façon à ce qu'elles soient responsables de leurs actes ;

(*b*) Pour empêcher l'immixtion en pays britanniques de ces agitations venues de l'étranger ;

(*c*) Pour assurer la stabilité des contrats ;

(*d*) Pour prévenir plus sûrement les actes de violence dans le cas de grève ;

(*e*) Pour garantir la liberté personnelle et le droit individuel au travail.

69. CHAMBRE DE COMMERCE DE VANCOUVER

Il est résolu que ce Congrès est d'avis qu'il est désirable d'adopter une loi par tout l'Empire pour empêcher les grèves soudaines des ouvriers, surtout dans les travaux se rattachant à des fins d'utilité publique.

LE VOTE

Les délégués de Belleville et de Vancouver, de concert avec les délégués de Liverpool, ont retiré les résolutions 68 et 69 et se sont ralliés à la résolution suivante préparée par les délégués de Liverpool : "Qu'il soit résolu : que les relations tendues, existant entre le capital et le travail, demandent l'intervention législative dans tout l'Empire, dans le but de prévenir les grèves et les *lockouts* désastreux aux employeurs et aux employés et au pays entier ; et que ce Congrès est d'opinion que l'action législative devrait sanctionner et encourager la formation des bureaux de conciliation volontaire qui ont obtenu un si grand succès dans la Grande-Bretagne.

"Que, de plus, les unions ouvrières et les associations de patrons soient dans tous les cas incorporées et enrégistrées."

Cette résolution est proposée par M. S.-B. Boulton, de la Chambre de Commerce de Londres, et secondée par M. H. Bell-Irving, de Vancouver.

Cette résolution est adoptée à la majorité.

---

## COMMUNICATIONS PAR CHEMINS DE FER

70. CHAMBRE DE COMMERCE DE BELLEVILLE

Il est résolu que, dans l'opinion de ce Congrès, les chemins de fer transcontinentaux du Canada, tant ceux qui existent que ceux qu'on a l'intention de construire, sont pour l'avantage général non seulement du Canada mais de tout l'Empire et devraient recevoir la considération et l'aide impériales dans tout plan de fédération impériale, non seulement parce qu'ils fournissent un moyen de transport rapide des troupes et des munitions de guerre pour la défense de l'Empire, mais aussi parce qu'ils constituent les principaux chaînons de la chaîne du commerce britannique, et sont les débouchés du grenier de l'Empire et les facteurs essentiels de l'approvisionnement de la Grande-Bretagne.

### LE VOTE

La résolution 7c, proposée M. R.-J. Graham (Belleville), appuyée par M. C.-H. Lugrin (Victoria), est repoussée par une grande majorité.

---

## FRONTIÈRES DE L'ALASKA

### 71. CHAMBRE DE COMMERCE DE VANCOUVER

Il est résolu que, dans l'opinion de ce Congrès, un règlement final des frontières de l'Alaska est des plus désirables, dans le but de faire disparaître toute possibilité de friction et de promouvoir le développement des grands territoires des deux côtés de la ligne.

La résolution 71 n'a pas été proposée au Congrès.

---

## INTÉRÊTS BRITANNIQUES EN EXTRÊME-ORIENT

### 72. CHAMBRE DE COMMERCE DE VANCOUVER

Il est résolu que ce Congrès endosse la résolution suivante, de Leeds, adoptée au quatrième Congrès : "Que, vu les mesures prises "par les différents pays d'Europe pour ouvrir l'intérieur de la "Chine au commerce, ce Congrès est d'avis que le gouvernement "devrait s'efforcer, par tous les moyens en son pouvoir, de protéger "les intérêts des négociants britanniques, de les aider à obtenir des "concessions et de leur donner toutes les garanties possibles contre "les ennuis que pourrait leur susciter le gouvernement chinois et "contre toute agression des puissances étrangères ;

"Que, de plus, le gouvernement de Sa Majesté soit prié de "faire tout en son pouvoir pour aider les négociants britanniques "au Mandchourie, en Corée et en Sibérie, et de recueillir et publier "toutes les informations de nature à avancer ce projet."

### 73. CHAMBRE DE COMMERCE DE WINNIPEG

Attendu que la Chine ouvre ses portes plus librement au commerce du monde et qu'il y a toute raison de croire qu'un grand développement va se produire dans son commerce étranger ;

Qu'il soit résolu que c'est l'opinion de ce Congrès que la Grande-Bretagne, le Canada et les autres colonies de l'Empire

devraient prendre les mesures pour se tenir renseignés sur toute ouverture au commerce en ce pays, et prêts à profiter de toute ouverture de ce genre.

LE VOTE

La résolution 72 n'a pas été proposée au Congrès.

Sur la proposition de M. Peate (Leeds), appuyée par M. Lugrin (Victoria), la résolution 73 est adoptée à l'unanimité.

---

## LOI DE FAILLITE CANADIENNE

### 74. CHAMBRE DE COMMERCE DE VANCOUVER

Il est résolu que ce Congrès endosse fortement la recommandation du conseil de la Chambre de Commerce de Londres, dans la résolution de décembre 1900 et de février 1902, concernant l'opportunité pour le Dominion du Canada d'adopter une loi de faillite le plus tôt possible.

LE VOTE

Sur la proposition du président, appuyé par le général J.-W. Laurie, la résolution 74 est adoptée à l'unanimité.

---

## "CLAUSE DE LONDRES" DANS LES CONNAISSEMENTS

### 75. CHAMBRE DE COMMERCE DE LONDRES

Que des représentations soient faites aux compagnies de navigation océanique du Canada pour qu'elles cessent d'insérer dans les connaissements la clause dite "de Londres," pour la raison qu'aucune clause imposant des droits sur des marchandises ne devrait être insérée dans les connaissements autrement que pour le fret.

LE VOTE

La résolution 75, proposée par M. Pillman, de la Chambre de Commerce de Londres, secondée par M. H.-L. Rice, de l'Association des Meuniers du Canada, est adoptée à l'unanimité.



# L'ATTITUDE DU CANADA

EXTRAIT DU DISCOURS PRONONCÉ PAR SIR WILFRID LAURIER AU BANQUET DU CONGRÈS DES CHAMBRES DE COMMERCE, AU WINDSOR, EXPOSANT LA POSITION PRISE PAR LE CANADA SUR LES QUESTIONS IMPÉRIALES.

" C'est avec un bien grand plaisir que je vous demande de boire à la santé de l'Empire.

" Promenez vos regards autour de ces tables où je remarque sir William Holland, du Royaume-Uni, l'honorable M. McRobert, de l'Inde, l'honorable M. Moss, de l'Australie, M. Anderson, du Sud-africain ; promenez vos regards autour de ces tables et dites-moi si ce qu'on appelle l'Empire anglais n'est pas une entité vivante plutôt qu'une simple expression conventionnelle.

" De nos jours, les banquets sont d'occurence journalière ; mais celui qui nous a réunis sort de l'ordinaire. Il est tout un événement, puisqu'il a réuni non seulement des citoyens d'une même ville, d'un même pays, mais des représentants de toutes les parties du monde, non pas étrangers les uns aux autres, mais frères par le sang et par une commune allégeance au même souverain.

" L'objet qui a réuni d'aussi loin tant de délégués est le développement du commerce entre les parties constitutives de l'Empire britannique. L'entreprise n'était pas sans quelques difficultés. Ce n'était pas chose facile, en effet, de trouver un principe qui pût servir de base à l'objet en vue. Mais l'histoire de la Grande-Bretagne était là pour nous éclairer.

" L'Angleterre n'est pas le seul pays qui ait exercé sa prépondérance loin par-delà ses frontières ; mais c'est le seul qui s'en soit reposé sur l'allégeance et le dévouement de ses sujets au-delà des

mers. L'empire d'Alexandre s'est écroulé du moment que s'est refroidie la main qui le tenait. L'empire de Charlemagne n'a pas survécu à la gigantesque personnalité de son fondateur. Rome avait établi son empire par la force des armes et ne l'a maintenu que par la centralisation des pouvoirs. L'Angleterre, elle, n'a pas établi son empire autant par la guerre que par le commerce et la colonisation. Elle a eu recours, pour fortifier sa puissance, à un moyen inconnu jusque là : elle a décentralisé son administration et émancipé les nations les unes après les autres.

" De quelle sagesse n'a-t-elle pas ainsi fait preuve ! Elle a compris que, dans ses immenses possessions, il y avait des intérêts locaux différents des siens propres, différents de ceux des autres possessions ; elle a compris que, en donnant à ces intérêts locaux le privilège d'être administrés par les populations des différentes colonies, tout mécontentement disparaîtrait. En se rendant aux vœux de ses colonies — même un peu sur le tard, parfois, comme dans le cas du Canada — en leur accordant un gouvernement autonome, le mécontentement a fait place à la loyauté ; et de ce jour l'empire de la Grande-Bretagne a été fondé sur l'attachement des populations et sur rien autre. C'est ainsi qu'a été résolu ce problème politique.

" Nous sommes aujourd'hui en face d'un problème commercial. Dans les colonies, autant que dans la Mère-Patrie, le désir de relations commerciales plus resserrées est général autant qu'intense. Le désir n'avait pas été plutôt formulé que les difficultés ont surgi de toutes parts.

" M. Chamberlain émit l'idée (il y a de cela quelques années) qu'il serait possible de résoudre le problème en instituant le libre-échange entre toutes les sections de l'Empire britannique contre le reste du monde. La proposition a été jugée impraticable. La population de la Grande-Bretagne n'eût pas voulu se désister d'un système qui a fait sa prospérité dans le passé ; les colonies, de leur côté, n'auraient pas voulu se désister de leur système particulier auquel elles attribuent leur progrès.

" On a recommandé un autre moyen, celui d'un tarif de douane commun à tout l'Empire. La chose a été jugée impraticable parce que le libre-échange est la loi économique de la Mère-Patrie et parce que les colonies ont une légère tendance vers ce que d'aucuns appellent l'hérésie de la protection. Mais cette hérésie n'est pas également répandue dans toutes les colonies ; on n'en trouve pas

deux qui ont le même tarif. Le Canada, par exemple, n'impose pas sur les produits étrangers les mêmes droits qu'impose Terre-neuve ; et la différence, à cet égard, se retrouve entre l'Australie la Nouvelle-Zélande. De tout cela il nous faut conclure que, sur les différents points de l'Empire britannique, il y a des intérêts locaux différents qui doivent être reconnus et respectés.

"Comment nous faut-il donc envisager le problème ? Comment atteindre l'objet que nous avons en vue ? Comment élargir nos relations commerciales et en même temps les resserrer ? Je ne le sais pas, mais on trouvera peut-être la réponse à ces questions dans le récent discours que lord Devonshire a prononcé devant la Ligue de l'Empire Britannique, discours dans lequel le noble lord préconisait un arrangement ou compromis ayant la force d'un traité. Le mot est très suggestif ; il implique des négociations entre la Mère-Patrie et les colonies pour s'assurer de leurs conditions respectives et des moyens les plus propres à réaliser le desideratum commun.

"Pour ce qui concerne le Canada, je puis dire à la Mère-Patrie que nous ne désirons rien tant qu'un marché de préférence en Angleterre pour nos produits, mais la proposition à cet égard devrait, il me semble, venir plutôt de la Grande-Bretagne que du Canada. Nous ne voulons pas imposer nos vues au peuple de la Grande-Bretagne ; et si cet arrangement ne lui va pas, mieux vaut ne pas le faire. Si nous devons avoir une préférence, si nous devons avoir des relations commerciales plus suivies avec la Grande-Bretagne, ce ne doit être qu'à la condition que la mesure soit au profit de l'un et de l'autre. Si nous attendons quelque concession de la Grande-Bretagne, nous devons être prêts à lui en faire.

"Quand, en 1897, le Canada fit un traitement préférentiel aux produits de la Grande-Bretagne, il le fit pour son propre avantage. Il y a des gens qui prétendent que nous sommes peut-être allés trop loin. Je ne discuterai pas cette question-là ce soir, mais je dirai une fois de plus que si nous voulons avoir un traitement préférentiel en Angleterre, nous devrons lui en accorder un du même genre au Canada.

"On me demandera peut-être de quel avantage serait ce traitement pour la Grande-Bretagne ? A cela je réponds que c'est au peuple de la Grande-Bretagne d'en juger lui-même. Je ne prendrai pas sur moi de l'éclairer, mais je puis lui faire connaître ce que, à mon avis, un pareil arrangement rapporterait au Canada : serait un marché plus facile pour nos produits. C'est le sentiment de tous

ceux qui s'occupent d'affaires publiques au Canada, c'est le sentiment de tous les hommes d'Etat que les gouvernements coloniaux devraient s'appliquer à trouver un marché mutuellement profitable aux colonies et à la Mère-Patrie. Nous sommes face à face avec des tarifs hostiles, dans toutes les directions, et nous n'en pourrons avoir raison que par le moyen de traités de commerce.

"Dans ce discours de lord Devonshire, dont j'ai parlé, il y a une remarque que je ne puis passer sous silence. Le noble lord a dit que, quels que soient les avantages immédiats offerts à une colonie, il lui faudrait "consentir à se désister d'une partie de cette "indépendance, de cette liberté d'action auxquelles les colonies, dans "leur propre intérêt, attachent une si grande importance en nature "de législation fiscale, commerciale et industrielle." Je regrette, pour ce qui me concerne, de ne pouvoir pas souscrire à cette doctrine.

"Nous voulons bien donner à la Grande-Bretagne l'équivalent d'une concession qu'elle pourrait nous offrir, mais s'il nous faut abdiquer supplémentairement quelques-uns de nos droits politiques, je dirai : "Halte-là ! Nous ne pouvons pas nous entendre." Le Canada attache un trop grand prix au système qui l'a fait ce qu'il est, pour consentir de gaîté de cœur à le diminuer pour quelque considération que ce soit ; fût-ce même pour le maintien de l'Empire britannique, ce serait un malheur si les colonies consentaient jamais à diminuer leur indépendance législative. Je ne crois pas d'ailleurs que, pour conclure un arrangement commercial comme celui dont j'ai parlé tout à l'heure, il soit nécessaire pour nous de faire un sacrifice de dignité ou d'indépendance. Je partage plutôt, à cet égard, les vues exprimées par lord Brassey, il y a un instant, quand il nous a parlé du bon sens, du *common sense* du peuple anglais. Or, le sens commun du peuple anglais, tant dans la métropole que dans les colonies, s'accorde à dire que le plus solide fondement de l'Empire britannique est encore l'autonomie des différentes sections qui le composent.

"C'est dans ces sentiments que je porte un toast à l'Empire britannique."



# A TRAVERS LE PAYS

Il convenait que les délégués des différentes Chambres de Commerce de l'Empire vissent de leurs propres yeux les ressources de notre Puissance, ne partissent point avec la seule conviction des oreilles. Aussi, les organisateurs canadiens du Congrès ne voulurent-ils pas laisser partir leurs hôtes sans les mener auparavant à travers tout le pays pour leur faire voir les industries et le rendement propre à chaque province.

Ils comptaient bien aussi que le spectacle de la nature canadienne ne manquerait pas de les faire revenir de leurs préventions à trouver exagérée la louange qui leur avait été faite du pays, de les saisir et de graver ineffaçablement dans leur esprit les choses vues et devant être louées et recommandées à l'étranger : ressources latentes de la Puissance, sa richesse à alimenter l'Empire et à l'approvisionner de matières premières, accommodations de transport naturelles et artificielles supérieures à celles des Etats-Unis, séjour de colonisation lucrative pour le surplus de la population britannique, importance exacte de nos manufactures, variété de nos industries et tout le reste.

Le profit que le pays retirera de ce voyage de puissante réclame, il le devra à

### L'INITIATIVE DES CHAMBRES DE COMMERCE

canadienne-française et anglaise de Montréal. Le président de la Chambre de Commerce du District de Montréal, M. Damase Masson, l'honorable M. Alphonse Desjardins et M. C.-H. Catelli représentaient la Chambre de Commerce canadienne-française dans cette tournée si admirablement organisée par le comité d'arrangement.

Cette excursion d'enseignements généraux "qui," dit M. Damase Masson, "offre une certaine ressemblance avec le tour du monde en quatre-vingt jours, puisqu'en quarante jours nos délégués ont parcouru sur notre beau et intéressant domaine au-delà de dix mille



Le pont Alexandra, à Ottawa.

milles, ce qui, vous le savez, constitue plus de la moitié de la circonférence de notre planète—cette excursion, plus de deux cents (exactement deux cent dix-sept) de ces envoyés des Chambres de Commerce d'outre-mer ont saisi l'occasion de l'entreprendre pour leur éducation particulière ;" et nos lecteurs voudront bien nous permettre de la refaire à vol de crayon en nous servant des impressions des personnages qui nous ont représentés dans ce voyage, en plus grande partie des notes précises de M. l'échevin Ames, membre de notre Chambre de Commerce, ainsi que des photographies mises gracieusement à notre disposition par le Pacifique Canadien, le Grand Tronc, la compagnie du chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean, la compagnie Richelieu et Ontario et les différentes Chambres de Commerce de l'Ouest.

Nos compatriotes ont une excellente raison de nous suivre en cette tournée : c'est que, Canadiens, ils ignorent plus leur pays que les étrangers mêmes, que tout au moins les délégués des Chambres de Commerce devant lesquels nos provinces se sont révélées dans toute leur somptuosité et leur richesse, notre nature dans toute sa séduction. Les compagnies de transport ont rivalisé de zèle en cette expédition ; les Chambres de Commerce de Québec, de Saint-Jean,

N.-B., et les Boards of Trade de Hamilton, de London, de Windsor, de Toronto, de Winnipeg, de Vancouver, de Victoria, de partout se sont aussi gracieusement portés au-devant des délégués de façon à ce que ces messieurs n'aient à se plaindre de rien.

Nos lecteurs se rendront compte, aux premières lignes, que le Canada leur est mal, bien mal connu. D'ailleurs, il leur sera toujours loisible de quitter notre excursion s'ils savent d'avance tout ce qu'ont appris nos hôtes en ces pérégrinations de quatre longues semaines d'un bout à l'autre du pays, de Montréal à Vancouver et de Vancouver au Cap Breton.

" Quant au

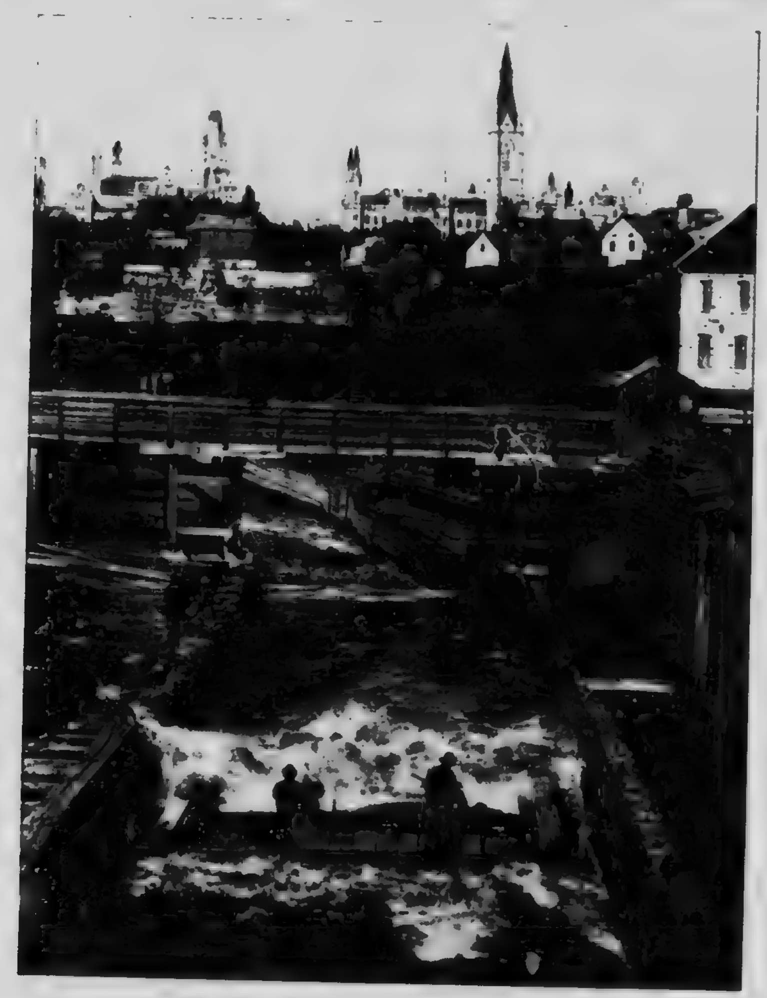
BUT DU VOYAGE,

nous dit encore M. Masson, il était noble et légitime, puisqu'il s'agissait de faire connaître à nos amis et aux capitalistes d'outre-mer, ce que le courage, l'énergie, la persévérance et le dévouement des Canadiens avaient pu réaliser avec les quelques arpents de neige légués aux Canadiens-français. Héritage aujourd'hui devenu la Puissance du Canada que, tous, nous considérons à si juste titre comme le plus beau joyau de la Couronne britannique. Domaine incomparable, d'une richesse presque inépuisable, avec un climat exceptionnel et d'une salubrité remarquable, s'étendant de l'Atlan-



Les édifices du Parlement de la Puissance du Canada

tique au Pacifique, de la latitude quarante-cinquième à la mer glaciale et bientôt peut-être au Pôle Nord ; traversé de l'Est à l'Ouest par notre majestueux Saint-Laurent et, de là, sillonné en tous sens par nos belles rivières et nos innombrables lacs dont plusieurs sont



Canal-glissoir pour les trains de bois (Ottawa)

de véritables mers intérieures : de plus, comme fond de tableau, nos imposantes Laurentides et nos majestueuses Montagnes Rocheuses, véritables Suisses canadiennes."

C'est le matin du 22 août que les délégués ont quitté Montréal pour leur

"ALL-CANADA TOUR."

Après avoir suivi la rive sud de l'Ottawa (rivière Outaouais) sur un parcours de cent seize milles par le Canada Atlantic, ils ont fait leur premier arrêt à

OTTAWA,

capitale politique du Dominion, construite sur la rive sud de la rivière—qui lui donne son nom—au-dessous des chûtes Chaudière, au confluent de l'Ottawa et du canal Rideau. La population de la capitale est de soixante-cinq mille âmes.

Les délégués ont d'abord visité le palais du Parlement, sa magnifique bibliothèque et les salles où se solidifient chaque année



Scène des Mille Iles

les destinées du pays ; ils se sont attardés à admirer son architecture gothique du douzième siècle. Les plus minutieux voulurent savoir à quelle époque furent construits les édifices du parlement canadien ? Ils apprirent que cette construction fut terminée en 1865 et coûta $5,000,000.

Les industriels et les gens de commerce remarquèrent surtout qu'Ottawa est

LE CENTRE DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE

du nord des provinces d'Ontario et de Québec. La production annuelle des scieries actuellement en opération en cette ville dépasse $3,000,000, sans compter les rendements des manufactures de pulpe et d'allumettes de la compagnie Eddy ni l'immense scierie de

MM. Booth sur les deux rives de la rivières, aux chûtes Chaudière qui fournissent une énergie motrice de cinquante mille chevaux à ces différentes usines.

Otta..a n'offre, pour ainsi dire, qu'un échantillon de notre industrie du bois qui, s'étendant d'un bout à l'autre du pays, s'exerce activement sur une superficie de



L'école militaire de Kingston

PLUS DE 800,000,000 D'ACRES

et prépare chaque année, en outre du bois employé au pays, pour plus de $35,000,000 de bois d'exportation.

Revenant à Montréal par eau, nos délégués sont repartis le 24 août pour visiter

L'ONTARIO.

Ontario est la plus riche et la plus populeuse des provinces canadiennes : disons-le en toute sincérité et pour stimuler aussi l'ambition de Québec. Elle couvre deux cent mille milles carrés et est peuplée de deux millions deux cent cinquante mille âmes. Elle compte plusieurs villes industrielles et manufacturières florissantes, bien que sa plus grande force soit en l'agriculture. Ontario est aussi la principale productrice de fromage, de beurre et de bétail canadien exportés en Grande-Bretagne.

Le fromage canadien a remporté les premiers prix à toutes les expositions universelles. En 1902, le Canada a exporté

225,000,000 DE LIVRES DE FROMAGE

soit près de sept fois la quantité totale exportée par les Etats-Unis.

Le gouvernement canadien a établi et fait apprécier le système des beurreries et fromageries modèles auxquelles nos cultivateurs doivent une bonne part du succès de l'industrie laitière qui leur est une aide si réconfortante.

Avec le fromage et le beurre, Ontario fournit aussi la plus grande part de

LARD CANADIEN

aux exportateurs. Les délégués, qui s'y connaissent en bons Anglais, ont pu se rendre compte que, quand il n'y aura plus de lard en Angleterre, il y en aura encore au Canada.

Comme l'industrie fromagère, celle du lard ne fait que prendre son élan ; mais on peut déjà calculer son importance au point de vue de l'exportation : En 1892, on n'évaluait qu'à $1,100,000 l'exportation de lard canadien. En 1902, elle s'est élevée à $12,000,000. Ce produit va en Angleterre.

Le train, dans une allure atteignant parfois une vitesse de soixante-douze milles à l'heure...... pour l'édification de nos voyageurs, longe le dédale ravissant des

MILLE ILES

surgissant comme autant d'émeraudes échappées de l'écrin du lac Ontario et coquettement serties dans les ondes du Saint-Laurent, et l'on arrive ainsi de Montréal à Kingston après avoir brûlé en quatre heures une distance de cent soixante-quinze milles.

KINGSTON,

situé à l'extrémité est du lac Ontario, est "la ville de la pierre à chaux" ; c'est aussi une importante station pour le transbordement du grain. C'est à Kingston que sont établis les ateliers de la Canadian Locomotive & Engine Co. qui emploie en permanence cinq cents ouvriers, et dont les bureaux-chefs et les usines-mères se sont récemment établis près de Montréal, à l'est de Maisonneuve, assurant du travail à près de deux mille ouvriers. Cette ville possède une école militaire de grande renommée et un pénitencier non moins célèbre.

De Kingston à Toronto, cent soixante millesde riches fermes avec,de temps à autre, de petitesvilles manufacturières qui utilisent,pourleurs usines, la force



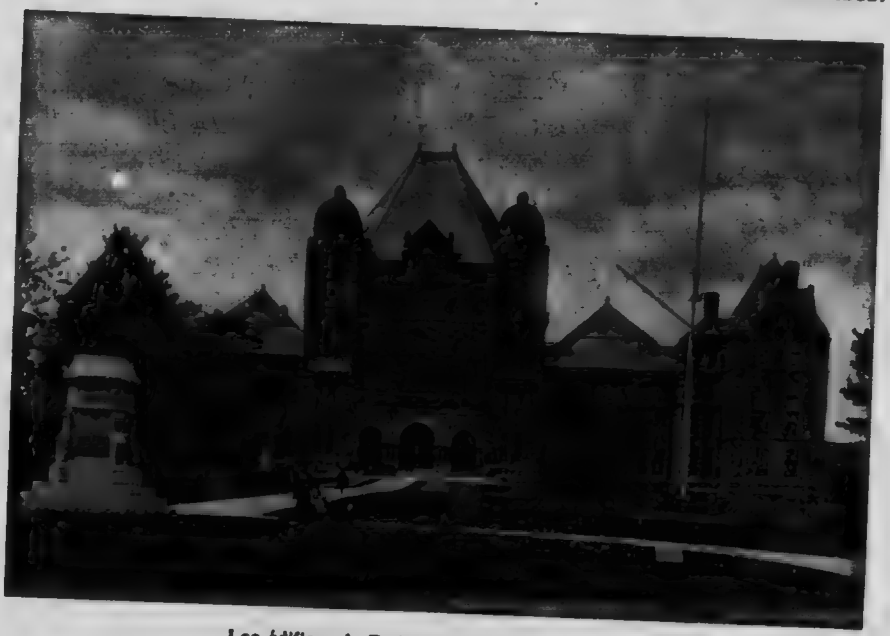
Scène des Mille Iles

de chaque cours d'eau se jettant dans le lac, dans cette petite mer intérieure qui faisait dire à quelques délégués : "Et dire que *good old Scotland* pourrait se noyer toute ronde dans ce lac !..."

Sur la rive nord-ouest du lac Ontario,

TORONTO

est, en importance et en richesse, la deuxième ville de la Puissance. Sa population est de deux cent dix-neuf mille âmes. Ses manufactures produisent annuellement pour $50,000,000 de marchandises.



Les édifices du Parlement d'Ontario, à Toronto

Toronto, la capitale, est aussi la métropole de la province et le centre des agglomérations les plus riches et les plus nombreuses. Tous les chemins de fer d'Ontario y convergent.

Les délégués des Chambres de Commerce de l'Empire ont eu l'occasion d'assister à l'inauguration de l'exposition fédérale de Toronto : un exemple que Montréal devrait suivre puisqu'elle ne l'a pas donné. Le nombre, la variété et l'état des produits de nos industries et de nos manufactures, exhibés en cette exposition qui attire des visiteurs des quatre coins du pays, étaient véritablement dignes d'admiration. En palpant un écheveau de laine canadienne, un délégué écossais, un expert, ne put s'empêcher de souffler tout



VUE DE TORONTO

bas à l'oreille de son voisin : "Ils (il désignait probablement les exposant canadiens) sont extraordinaires de faire passer cette laine pour de la laine canadienne !" C'était trop beau : il fallait absolument que ces laines vinssent d'Ecosse.

De Toronto, les touristes passent à

### HAMILTON,

entrent dans la région des fruits et des fleurs, notre Sud à nous. La péninsule du Niagara, Grinsby, Fruitland, Sainte-Catherine et Hamilton sont, pour ainsi dire, les stations d'empaquetage des fruits de cette contrée qui en fournit à toutes les populations de l'Amérique du Nord. Les pêches, les poires, les pommes, les prunes, les raisins, les fraises, les framboises, les figues mêmes viennent à maturité dans cette terre exceptionnellement propice à



### LA CULTURE DES FRUITS.



Hamilton

L'accueil que l'on fait au peu de ces fruits expédiés par le Canada en Angleterre et en France nous assure que notre industrie fruitière doit bientôt augmenter énormément le chiffre de nos exportations. Il suffira d'améliorer le système de les emballer et de les emmagasiner à froid pour leur faire, sans danger, faire le tour du monde ou à peu près.

### L'EXPOSITION DES POMMES

du Canada a donné déjà des résultats qui étonnent. L'an dernier, quatre cent soixante-quinze mille barils de pommes canadiennes sont partis de Montréal pour la Grande-Bretagne et cent cinquante mille d'Halifax. En 1903, huit cent mille barils ont été exportés par le seul port de Montréal.

Vue de la montagne qui l'avoisine, Hamilton est superbe à regarder avec l'horizon permanemment bleu que lui fait au lointain le lac Ontario. La ville est sise entre deux fertiles collines, à l'extrémité ouest du lac. Cette ville sort d'une longue période de

léthargie et a pris depuis quelques années un essor qui l'a fait surnommer "l'ambitieuse" et "le Birmingham du Canada." Le fait est que, comme centre manufacturier et comme foyer de l'industrie du fer, Hamilton a rondement progressé en peu de temps.

On dit qu'Hamilton possède plus de succursales de manufactures américaines que toutes les autres villes réunies d'Ontario ; le fait s'explique par sa proximité de la frontière. La ville se fonda vers 1812, à l'époque où les "Burlington Heights" devenaient un centre d'opérations militaires. Sa population est aujourd'hui de cinquante-trois mille habitants.



Le pont suspendu de Niagara

A Hamilton se fabrique aussi en quantité les machines agricoles et les instruments aratoires ; la compagnie Internationale des Moissonneuses, notamment, y construit en ce moment des ateliers qui seront, dans le genre, les plus importants de tout l'Empire britannique.

D'Hamilton à Niagara, on franchit, près de Sainte-Catherine, le fameux

CANAL WELLAND,

cette route de navigation intérieure qui a coûté tant d'efforts mais

dont nous avons sujet d'être si fiers. Cette artère artificielle, qui relie les lacs Erié et Ontario, coule au milieu d'un merveilleux pays fruitier que l'on nomme à bon droit

LE JARDIN DU CANADA

et qui s'étend jusqu'à Toronto.

C'est ici que les étrangers commencent à se rendre un compte qui les émerveille de notre système actuel de

TRANSPORT PAR EAU,

qui amène les produits canadiens de Port Arthur jusqu'au port océanique national de Montréal, à travers les grands lacs et le Saint-Laurent, par une route ininterrompue de mille soixante-deux milles marins, profonde d'au moins quatorze pieds. Le Canada a jusqu'aujourd'hui dépensé $72,000,000 à cette colossale entreprise qui donne au Canada, sur les Etats-Unis, pour le transport des produits des points extrêmes des grands lacs jusqu'à Liverpool, la supériorité que démontrent les chiffres suivants :

| | | | |
|---|---|---|---|
| (*a*) La distance de Port-Arthur (ou de Chicago) à Montréal, par les lacs et le canal Welland, est de . . . . . . . . . . . | 1,062 | milles | marins |
| La distance de Montréal à Liverpool est de . . . . . . . . . | 2,772 | " | " |
| Soit une distance totale de. . . | 3,834 | " | " |
| (*b*) La distance de Port-Arthur (ou de Chicago) à New-York, par les lacs et le canal de l'Erié, est de. . . . . . . . . . . . | 1,182 | " | " |
| La distance de New-York à Liverpool est de . . . . . . | 3,105 | " | " |
| Soit une distance totale de. . . | 4,287 | " | " |

Ce qui donne bien à la route canadienne un avantage de quatre cent cinquante-trois milles marins sur la route américaine.

Le canal Welland a une longueur de vingt-sept milles et une différence de niveau de trois cent vingt-sept pieds contenue dans vingt-six écluses. Ce canal, tant par la hardiesse de sa conception que par les difficultés de sa construction et par l'importance de son service, est l'une des plus grosses entreprises du pays.

Il est peu de maisons d'ouvriers ou de bureaux d'hommes d'affaires, qui ne recèlent en quelque coin une photographie quelconque de

NIAGARA

et de ses formidables cataractes, de ses tourbillons affolants et de son pont suspendu qui est une merveille d'audace et de précision mathémathique.

C'est pour contourner ces chûtes que fut construit le canal Welland.



Les chûtes Niagara

Du côté canadien les chûtes Niagara, ou, comme on la désigne à cet endroit, la "chûte canadienne" (dite aussi "le fer à cheval), a une largeur de trois mille pieds et une hauteur de cent cinquante-huit pieds ; c'est par cette chûte canadienne que se jettent dans le lac Ontario les neuf-dixièmes de l'eau du lac Erié, soit quinze millions de pieds cubes d'eau par minute. La "chûte américaine" a une largeur de mille soixante pieds et une hauteur de cent soixante-sept.

La grandeur de ces chûtes a été célébrée à outrance. Il est inutile d'en parler ici. Elles demandent à être vues.



Entrée du tunnel Saint-Clair

Une matinée sépare Niagara de

LONDON,

une matinée pleine de soleil et de calme, une matinée de grains et de fruits qui se dépêchent de pousser, de mûrir. On dirait la campagne de France ou d'Angleterre. La population est cependant moins agglomérée en ces parages, et les paysans côtoient les travailleurs d'usines et les charretiers qui transportent aux chemins de fer les quantités de beurre et de fromage que produit aussi cette région, principalement aux environs de Brantford et de Woodstock. Et l'on dépasse ainsi Paris, Berlin... Les touristes européens ne sont pas peu surpris d'entendre, le long de la route, les noms des capitales européennes, mais ils sont encore plus étonnés lorsque, parcourant la ville de London, des noms qui sont loin de leur être inconnus attirent leur attention : Bl kfriar, Westminster, Oxford, Regent, Piccadilly, Pall Mall, Cheapside, Kensington, St. Paul et Thames. Noms dont les Londonniens du pays affublèrent une cathédrale, des rues, une rivière et des ponts de proportions minuscules comparés à ceux de la Métropole.

London est une ville manufacturière de trente-cinq mille habitants à peu près. Chaque ouvrier y possède sa maison à lui petite maisonnette à deux étages, entre cour et jardin : peu de gens trop riches, mais pas de gens trop pauvres. Le commerce marche comme sur des roulettes : chemin de fer, manufactures d'instru-



Instantané de Muskoka

ments aratoires, brasseries, et scieries y font des affaires d'or. La ville est connue sous le nom de "ville en forêt," à cause des quantités d'arbres qui ombragent ses rues.

Trois heures après :

WINDSOR,

qui a le caractère de London et qui vit heureuse avec ses douze mille habitants sur les bords de la rivière Saint-Clair.

C'est dans la banlieue de Windsor que se trouve Walkerville, le grand foyer distillateur de ce fameux whiskey canadien qui se retrouve dans toute l'Europe et jusqu'en Asie.



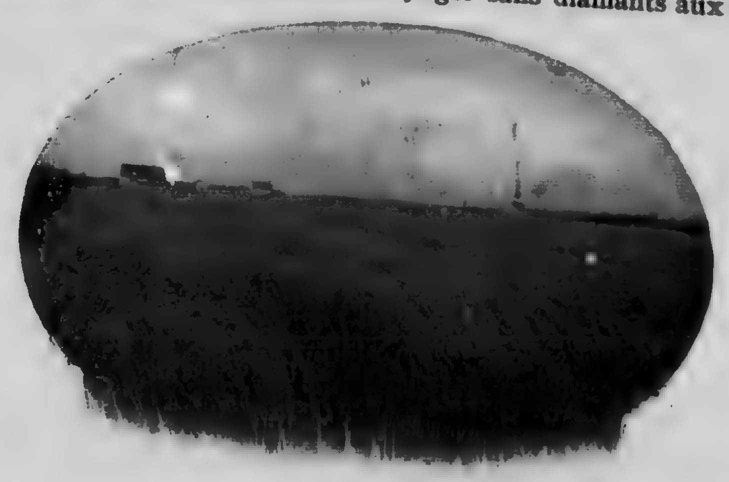
Quelques-uns des élévateurs à grain de l'Ouest Canadien

Ce Walkerville est un des foyers les plus remuants de l'industrie canadienne. L'installation des distilleries est immense et peut se comparer, au point de vue de l'importance et du perfectionnement, aux plus grands établissements d'Europe. De plusieurs milles aux environs, les villages profitent du travail de Walkerville qui stimule effectivement le commerce d'a peu près toute la région.

De l'autre côté de la rivière : Détroit. A soixante milles de Détroit, en remontant la rivière, le lac et la rivière Saint-Clair, s'aperçoit Sarnia, à l'entrée du lac Huron.

A Détroit surgissent des reporters américains qui ne manquent pas d'interviewer les délégués anglais sur leurs impressions. Et ils

publièrent leurs interviews dans leurs journaux avec grands éloges sur le *representative character* des messieurs, mais avec aussi trop de réserve sur l'apparence des dames de l'excursion. Ces journalistes s'étonnaient vraiment qu'on pût voyager sans diamants aux doigts



Un champ de blé au Nord-Ouest

et avec des toilettes montantes. Mais les dames se donnèrent la peine de répondre aux journaux américains qui s'étaient apitoyés sur leurs toilettes, et je vous prie de croire qu'au dîner du départ, à l'hôtel fashionable de Détroit, les journalistes furent bien obligés de se rendre compte que pour voyager simplement, nos voyageuses savent aussi paraître à propos et surpasser même en éclat les Yankeeses...

Les délégués anglais ont été à même de constater ici que

LE TRAFIC DE LA RIVIÈRE SAINT-CLAIR

est, en sept mois de navigation de chaque année, plus considérable que celui du canal de Suez en douze mois, et plus élevé que le trafic réuni des ports de Londres et de Liverpool.

Pendant ces sept mois de l'année, il passe effectivement, en moyenne, dans la rivière Saint-Clair, vingt navires par heure de jour et de nuit. C'est le grain du Nord-Ouest, le minérai de fer et de cuivre du lac Supérieur, ainsi que le bois du Michigan et d'Ontario qui descendent par le canal, tandis que le charbon et les marchandises générales fournissent le fret de retour.

Tout le long de la rivière Saint-Clair s'aperçoivent des villes actives et d'aspect confortable.

Après une course de soixante milles, le bateau stoppe à Sarnia. C'est entre Sarnia et Port Huron que se trouve

LE TUNNEL DE SAINT-CLAIR,

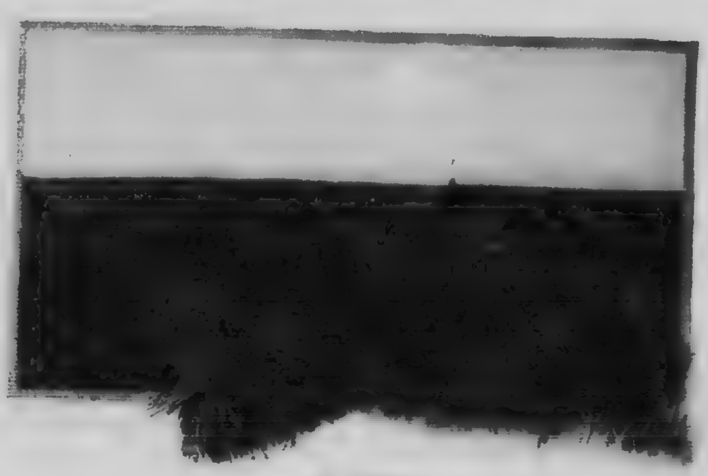
construit par le Grand-Tronc au coût de $2,750,000. Ce tunnel est un tube d'acier long de deux milles (y compris les amorées), ayant un diamètre de dix-neuf pieds. Il est installé en travers du lit de la rivière Saint-Clair. Les ingénieurs canadiens se vantent à bon droit de cet exploit.

Bourrés de statistiques sur les ressources du pays que nous venons de traverser, les carnets remplis jusqu'aux feuillets de garde, abasourdis d'avoir tant vu, nos voyageurs ont bien mérité un peu de récréation. On les conduit dans l'éden de

MUSKOXA,

dans ce paradis qui fait laisser à sa porte tous les tracas, les ennuis et les misères de l'existence, dans cette exquise villégiature de l'Ontario.

Ce district, connu sous le nom de Highlands of Ontario (Terres hautes d'Ontario), est une agglomération de lacs et d'îles s'étendant à des milles de distance de la Baie Georgienne et située entre le lac Simcoe et celui de Nipissing. La proximité de ces lacs, les facilités d'accès, les grands avantages au point de vue de la pêche et de la chasse autant que la beauté et la tranquillité de ces lieux, attirent, chaque saison, une foule de touristes canadiens et américains.



La moisson

Retour à Toronto, l'excursion se divise en

DEUX PARTIS,

l'un pour l'Ouest, l'autre pour les provinces maritimes et notre province de Québec.

Prenons d'abord l'Ouest, pour nous retrouver ensuite, dans une heureuse conclusion, chez nous.



Un pâturage de Winnipeg

## L'OUEST CANADIEN

C'est un voyage de plus de six mille milles que nous entreprenons dans l'Ouest canadien.

A quelques heures de Toronto, de North Bay au lac Supérieur, le pays traversé par le Pacifique Canadien est presque stérile et, comparativement à d'autres de nos régions, de peu de valeur au point de vue de l'agriculture. Toutefois, il n'est pas sans avoir sa richesse spéciale. Au nord de la ligne du chemin de fer se voient des immensités de bois qui attendent le bûcheron. A Sudbury se trouvent des dépôts de

NICKEL.

La contrée est poissonneuse autant que giboyeuse.

La construction d'une voie ferrée sur le littoral nord du lac Supérieur, a été fort coûteuse au Pacifique Canadien, à cause des accidents de ce tracé. Au nord du lac, le tunnel Red Sucker, par exemple, donne l'idée des obstacles que le chemin de fer a dû

vaincre pour avancer. Mais ces accidents mêmes rendent le pays extraordinairement pittoresque, et si le laboureur n'y trouve pas son compte, l'artiste — surtout par le feuillage cuivré d'automne — y découvre maints objets de tableaux typiques : ce qui est bien une ressource encore.

A deux jours de Toronto est situé

FORT WILLIAM

qui est le point de raccordement des lignes de chemin de fer de l'intérieur du continent avec les lignes de navigation des grands lacs. Fort William et

PORT ARTHUR

sont les lieux de transbordement, du chemin de fer aux bateaux, de la farine et du grain de l'Ouest, et, vice-versa, du charbon et autres approvisionnements expédiés de l'Est. On peut emmagasiner dix millions de boisseaux de grain dans les élévateurs de Fort William.

Le blé du Nord-Ouest, transporté de Fort William à Montréal par la Baie Georgienne, doit faire un voyage de sept cent soixante-quinze milles pour atteindre les ports océaniques ; tandis que le grain



Un "ranch" de chevaux au Nord-Ouest

des Etats-Unis, transporté de Duluth à New-York, par Buffalo, doit faire un voyage de mille deux cent vingt-sept milles avant d'arriver à l'eau salée. Et, comme Montréal est de trois cent trente-deux milles plus rapproché de Liverpool que New-York, le grain du Nord-Ouest a donc sept cent trente-cinq milles de moins à franchir en prenant la route canadienne.

Le transport d'un boisseau de blé, de Brandon (Manitoba) à Fort William, coûte environ huit cents ; de Fort William à Montréal, le taux de fret varie de quatre et demi à cinq cents ; et la traversée, de Montréal à Liverpool, a coûté, l'année dernière, trois cents et un quart par boisseau : ce qui porte à seize cents le coût du transport d'un boisseau de blé

DE L'OUEST CANADIEN EN ANGLETERRE.

A ajouter deux cents pour les intermédiaires et les éventualités.

Si donc le blé se vend quatre-vingt-dix cents le boisseau à Liverpool, cette vente laisse soixante-douze cents au fermier du Manitoba.

C'est ainsi qu'en 1902, le Manitoba a exporté en Angleterre trente-cinq millions de boisseaux de blé, soit un cinquième de l'importation totale du Royaume-Uni.

En approchant de Winnipeg, on laisse derrière soi le pays stérile pour entrer dans

LA PRAIRIE FERTILE

qui va s'agrandissant de Winnipeg aux Montagnes Rocheuses sur une longueur de huit cents milles, jusqu'à cent milles à l'est et cinq



Une ferme de cinq ans, au Nord-Ouest

cents milles à l'ouest, formant une plaine de cent quatre-vingt-treize mille milles carrés propices au pâturage et à la culture du blé.

C'est à l'extrémité est de ce grand triangle que s'aperçoit, croissant de jour en jour comme par phénomène, la ville de

WINNIPEG,

le centre commercial du Nord-Ouest, le Chicago du Canada, en même temps que le siège du gouvernement de la province du Manitoba.



Winnipeg

Winnipeg avait deux cent quinze habitants en 1870 ; il possède aujourd'hui une population stable de soixante-dix mille âmes.

Un journal de Londres, le *Financial News*, enrégistrait récemment de la façon suivante, les progrès de cette ville précoce :

"La ville de Winnipeg fait des progrès étonnants : on a construit dans cette ville, durant l'année dernière, pour plus de $6,000,000 de nouvelles maisons, parmi lesquelles de grands entrepôts, des usines, des magasins et des maisons particulières. Mentionnons l'hôtel de la banque de l'Amérique Britannique du Nord ; la banque Union a terminé ses assises de charpente en fer d'un hôtel de onze étages ; cet hôtel sera peut-être le plus riche qui soit au pays. Des villages nouveaux surgissent partout ; on y véhicule les matériaux de quarante à soixante milles en avance sur la cons-



Des élévateurs pour le grain, au Nord-Ouest

truction des nouvelles voies ferrées. Les entrepôts de grains se construisent à mesure que les chemins de fer s'achèvent ; les hommes qui sont au courant des ressources du pays, placent leur argent dans des entreprises de construction d'entrepôts avant même qu'il y ait des colons, persuadés qu'ils sont, que là où se trouve un sol aussi fertile, il viendra des fermier par le premier train.''

En face de la ville de Winnipeg, de l'autre côté de la rivière Rouge, est le quartier canadien-français où s'élèvent quelques constructions qui, malgré leur apparence modeste, ne manquent pas d'attirer l'attention des visiteurs étrangers, de retenir l'admiration respectueuse des touristes canadiens-français : c'est la cathédrale et la résidence de S. G. Mgr Langevin, évêque de Saint-Boniface, le collège des RR. PP. Jésuites et l'hôpital des Sœurs Grises, les contre-forts chargés de la sauvegarde de l'influence française dans l'Ouest immense.

Au delà de Winnipeg, du blé, du blé, toujours du blé sur un parcours de trois cent cinquante milles. C'est à croire que tout le Manitoba est en culture. Il n'y en a cependant que trois millions cinq cent mille arpents sur cette superficie arable de

23,000,000 D'ARPENTS.

Ce ne sont que les bordures du chemin de fer qui sont en exploitation. Le Manitoba suffirait à nourrir deux millions cinq cent mille habitants ; sa population ne s'élève qu'à trois cent dix mille âmes.

La récolte du blé, dans le Nord-Ouest, a donné, l'été dernier, à peu près cinquante-six millions de boisseaux produits par quarante mille fermiers. Ces fermiers vendent en moyenne leur blé soixante-dix cents le boisseau, ce qui leur rapporte à chacun mille dollars.

Le sol du Nord-Ouest est formé d'alluvions noirs d'une très riche nature : il n'a pas besoin d'engrais. Il suffit de le laisser en repos pendant une saison tous les quatre ans. Le rendement annuel moyen d'un arpent en blé, au Manitoba, est de vingt boisseaux ; mais il n'est pas rare d'en récolter trente et même quarante.

Le laboureur retourne six arpents de cette terre en une journée. Dans les saisons favorables, le blé mûrit vers le 20 août, se fauche et s'amasse en meules en attendant le battage qui se fait sur le champ même. Le grain est amené directement du champ de culture à l'élévateur où le fermier reçoit son prix comptant.

LA CULTURE DE L'AVOINE

a aussi son importance au Manitoba. On en a récolté trente-cinq



Un pâturage de moutons aux abord du lac Gull

millions de boisseaux en 1902. Près d'Indian Head, on a récolté cent boisseaux d'avoine sur un arpent de terre.

A cinquante-cinq milles à l'ouest de Winnipeg :

LE PORTAGE LA PRAIRIE,

la ville par excellence du blé. Une matinée plus loin :

BRANDON

et sa superbe ferme modèle.



Produits d'un jardin au Manitoba

La culture du blé se limite à

REGINA,

capitale des territoires organisés. Puis c'est la région des fermes d'élevage, des

RANCHES,

qui s'étendent sur un parcours de cinq cents milles jusqu'aux Montagnes Rocheuses. Des compagnies se sont constituées pour élever le bétail ; la Canadian Land & Ranch Co. est une des plus importantes. Nous voyons, aux abords du lac Gull, par exemple, des troupeaux de trois mille moutons qui lui appartiennent.

Ce pré communal du Nord-Ouest, où les éleveurs font gratuitement paître leurs bestiaux, a une superficie de trois cent mille milles carrés de bonnes terres sillonnées de cours d'eau servant d'abreuvoirs et de bosquets qui prodiguent l'ombrage qu'il faut aux troupeaux. Dans cette immensité ne s'élèvent toutefois (d'après le relevé de 1902) que deux cent mille moutons, six cent mille bêtes à cornes et cent soixante-quinze mille chevaux : le pays pourrait en



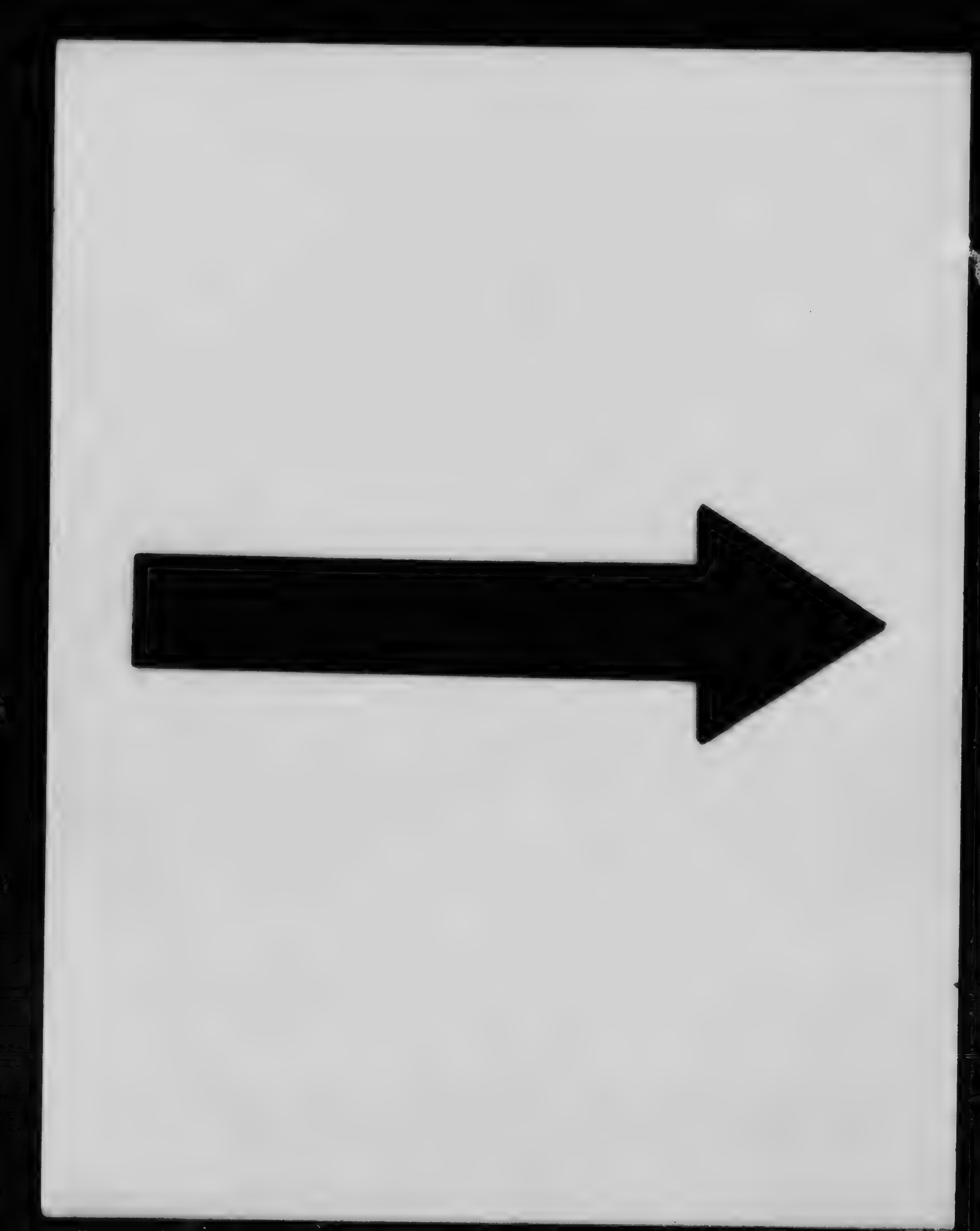
La moisson du blé près de Calgary

nourrir plusieurs fois autant. L'an dernier, environ quarante mille têtes de bétail du Nord-Ouest ont été expédiées en Angleterre.

CALGARY,

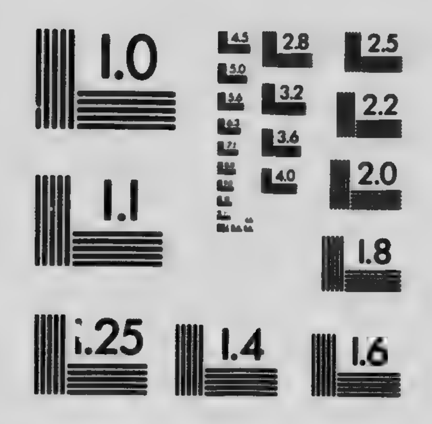
la métropole des régions de l'élevage, est pour l'Ouest ce que Winnipeg est pour l'Est, l'un est la porte d'entrée occidentale du Nord-Ouest, l'autre en est la porte orientale de sortie.

Calgary est aussi une station importante de la police montée du Nord-Ouest. Ce corps de police, de huit cent quarante hommes en tout, est organisé militairement pour maintenir l'ordre et la paix sur les territoires organisés. Çà et là se rencontrent des



MICROCOPY RESOLUTION TEST CHART

(ANSI and ISO TEST CHART No. 2)






groupes de représentants des races natives du Canada, dans le Nord-Ouest. Les Indiens, les terribles Peaux-Rouges devenus les pupilles du gouvernement, ne se montrent guère turbulents, mais s'adaptent graduellement d'eux-mêmes aux mœurs de la civilisation. On semble conserver, pour les besoins des touristes photographes, ces derniers des Sioux, des Cris, des Têtes-Plates, des Sauteux et des autres tribus célèbres dans les romans d'aventures.



Les Trois Sœurs

Nous nous sommes imperceptiblement élevés à trois mille quatre cents pieds au-dessus du niveau de la mer. On aperçoit déjà, de Calgary, par un temps clair, les pics enneigés des

MONTAGNES ROCHEUSES

qui s'étendent au nord et au sud à perte de regards. Trois chaînes de montagnes, comme un triple mur, séparent de l'océan Pacifique les plaines du Nord-Ouest. Les avant-postes de cette première muraille surgissent de la vallée de la rivière Bow. De cet endroit, par un curieux phénomène d'optique, les montagnes semblent un jeu à franchir. Montons encore.

Bientôt se voient les eaux vert-laiteuses descendant des glaciers. A Canmore se montrent

LES TROIS SŒURS,

nom donné à une trinité de pics qui se dressent en face de cette localité ; puis en quelques heures nous parvenons à Banff, à l'entrée des Montagnes Rocheuses proprement dites. Nous sommes ici à quatre mille cinq cents pieds au-dessus du niveau de la mer. Çà et là jaillissent des sources



Les lacs des nuages

thermales : c'est la patrie des rhumatisants et des neurasthéniques. A droite de Banff se distinguent les pics du

MONT RUNDLE

haut de neuf mille six cent soixante-cinq pieds ; au bas de la vallée, le groupe des monts

FAIRHOLME

et, à gauche, le mont

TUNNEL.



Le lac Louise

Banff est situé dans le parc National des Montagnes Rocheuses, terrain réservé, parmi les concessions mises en vente, pour l'agrément des touristes, des chasseurs, des alpinistes et des malades. Ce parc est un rectangle de vingt-six milles de longueur et de dix de largeur. On y trouve un peu de tous les spécimens de la faune de l'Ouest, buffalos, élans, cerfs, chevreuils, chèvres des montagnes, etc.

A Laggan commence la série étonnante des

LACS DES NUAGES

au nombre desquels est le lac Louise à cinq mille huit cents pieds au-dessus du niveau de la mer. En face de ce lac s'élève le

MONT VICTORIA

qui a onze mille quatre cents pieds d'altitude. Le pic rocailleux, fruste et échancré, qui se désigne

LE CHATEAU DES PRÉCIPICES,

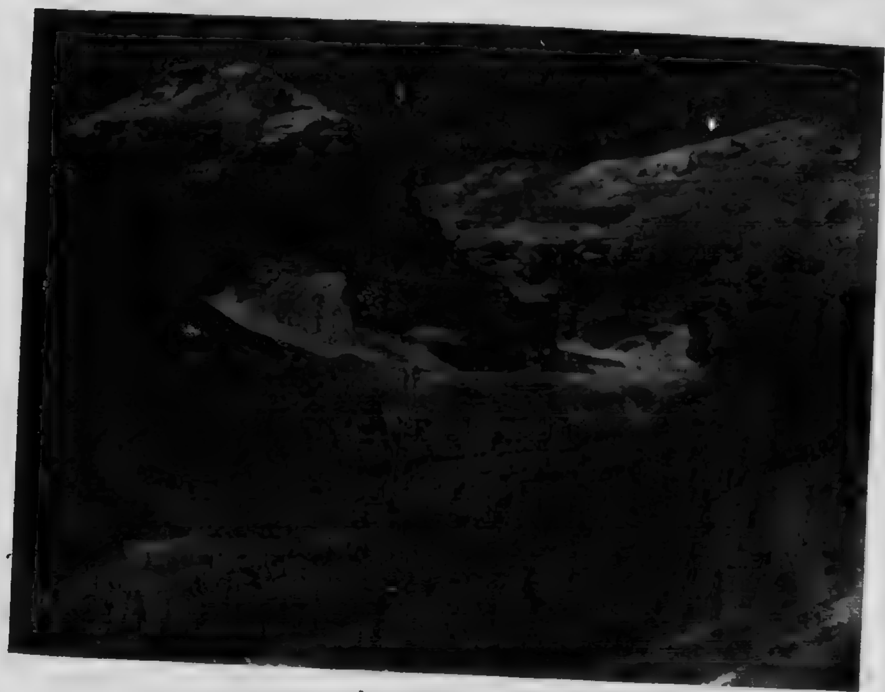
domine le lac Agnès qui est le troisième anneau de la chaîne des Lacs des Nuages.

Le point du chemin de fer le plus élevé est

STEPHEN,

à cinq mille trois cents pieds au-dessus du niveau de la mer. C'est ici que passe la ligne de partage des eaux qui descendent à l'est pour se jeter définitivement dans la baie d'Hudson, ou à l'ouest pour aller rejoindre l'océan Pacifique.

Nous sommes ici sur l'épine dorsale, sur la grande arrête de séparation, sur la frontière de l'Alberta et de la Colombie anglaise.

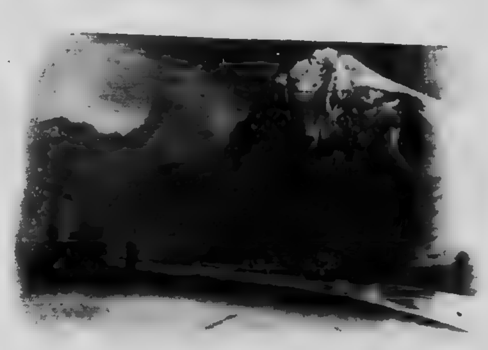


Le mont Victoria

Puis l'on commence à dévaler brusquement par l'âpre colline de la rivière du Cheval-qui-Rue (*Kicking Horse*), et l'on se trouve soudainement à Field, sous le mont Stephen qui a dix mille quatre cent vingt-cinq pieds d'altitude : c'est le " Mont-Blanc " des

ALPES CANADIENNES.

La petite ville de Field est, dans le monde des grimpeurs de montagnes, aussi célèbre que l'est Zermatt, en Suisse. La Compagnie du Pacifique y a d'ailleurs construit des hôtels qui sont les quartiers généraux de tous les alpinistes venant escalader nos hauteurs, et garde aussi à leur disposition une véritable armée d'authentiques guides suisses.



Le mont Stephen

Près de Golden, le chemin de fer émerge des passes et des ravins rocheux et se retrouve dans la belle et grande vallée de la Colombie supérieure. Nous avons ici, devant nous, la chaîne des

SELKIRKS

et, derrière, les Montagnes Rocheuses. L'ascension des Selkirks est longue. A tout moment se précipitent, sous les rails du chemin de fer, des torrents encaissés dans le bourdonnement sombre et sinistre des gorges étroites et profondes qui se nomment " canyons " en terme de chemin de fer. Ce sont les neiges d'en haut que les soleils violents dissolvent et qui retombent aux rivières d'en bas.

Le torrent de Stoney, entre autres, a une beauté vertigineuse. Le chemin de fer le traverse sur un pont suspendu à deux cent quatre-vingt-seize pieds au-dessus du gouffre bruyant.

A Rogers, qui est

LE POINT CULMINANT

des Selkirks, on voit de la neige au cœur même de l'été. C'est particulièrement à cette passe de Rogers que se construisent les tunnels de bois pour garantir les trains contre les avalanches.

A l'ouest de Rogers s'aperçoit le grand glacier des Selkirks et, à sa gauche, le mont

SIR DONALD

avec son sommet perdu à dix mille six cents pieds dans les nuages.

Autour du mont Sir Donald se voient des glaciers dont la masse dépasse l'ensemble des glaciers de la Suisse... Nous n'avons donc pas besoin de sortir de chez nous pour voir du pittoresque.



Les guides suisses du Pacifique Canadien, à Field

On descend maintenant la vallée de l'Illecillewaet entravée de mille obstacles que les ingénieurs canadiens ont surmontés les uns après les autres en poussant à ses limites extrêmes l'audace de leur science. La descente de cette vallée est tellement abrupte que le chemin de fer doit quatre fois revenir sur sa marche pour franchir un nouveau degré de cet escalier énorme des Selkirks : c'est le *looping the loop* du chemin de fer.

LA RIVIÈRE FRASER

est le principal des cours d'eau qui ont à la fois leur source et leur embouchure sur le territoire de la Colombie britannique. Cette rivière dévale en furie des montagnes et se modère peu à peu jusqu'à permettre aux vaisseaux d'y naviguer, près de la petite ville de Yale. Il y a là des bancs de sable, dans le lit de la rivière, qui ont produit de l'alluvion d'or pour plusieurs millions de dollars. La rivière Fraser est aussi la grande productrice du saumon de la Colombie.

La vallée inférieure de la rivière Fraser révèle beaucoup



Le Sir Donald



La descente de la vallée de l'Illecillewaet

de terres absolument colonisables. A Agassiz, par exemple, le gouvernement a fondé une ferme expérimentale qui a démontré que cette région est loin d'être réfractaire et convient même d'une façon toute spéciale à la culture des fruits et du houblon.

Nous quittons la vallée de la Fraser à la jonction Mission, et nous arrivons, en suivant la baie de Burrard, au port de Vancouver.

La ville de

VANCOUVER,

point terminus ouest des lignes du Pacifique Canadien, est aussi le port d'embarquement pour la Chine et le Japon. Elle n'existe que depuis 1886. Il y a dix-huit ans que ne se voyaient que forêts vierges à cet endroit où grandit aujourd'hui une population de trente mille âmes.

On conserve, au parc Stanley, un cèdre des forêts qui recouvraient, il y a si peu de temps, Vancouver. Cet arbre mesure à sa base quarante-cinq pieds de circonférence.

Vancouver se construit et se développe en profitant de l'expérience des cités progressives, ses sœurs. Les maisons sont joliment et confortablement construites ; les édifices publics sont considérables. C'est le centre commercial de la Colombie britannique.



La gare du Pacifique Canadien à Vancouver



Ferme expérimentale d'Agassiz

Six heures de steamer séparent Vancouver de

VICTORIA,

capitale de la Colombie. Victoria est fameux par la beauté de son site, par la clémence de son climat égalisé par la mer. C'est la patrie des fleurs ; on n'y sait pas les températures excessives ; on n'y connaît la neige que par le panache éternellement blanc des monts Olympe qui se dressent dans l'azur de l'horizon. Victoria compte vingt-et-un mille habitants. C'est en cette ville qu'est érigé le palais législatif du gouvernement local, de même que la résidence du lieutenant-gouverneur, sir Henri Joly de Lotbinière. qui a reçu les délégués anglais avec une courtoisie dont on apprécie fort le charme si exquisement français dans ce pays aux mœurs plutôt britanniques.

Un tramway de Victoria conduit aux fortifications d'Esquimaux (*Squimalt Fortifications*) où se remarque une superbe cale-sèche mesurant près de six cents pieds de longueur ainsi que divers magasins, entrepôts et ateliers outillés pour le radouage des navires.

Les fortifications, faisant face au nord, semblent construites dans l'unique but de nous protéger contre une invasion russe... On ne peut jamais avoir trop de prudence !

A deux heures de Vancouver, sur le côté sud de l'île, se trouve

CROFTON,

centre minier très important où l'on peut notamment voir comment se traite le minerai de cuivre. Le *smelter* (usine où se concasse le minerai) de Crofton passe à la fournaise sept cents tonnes de minerai par jour. Plus loin, à

CHEMAINUS,

se trouvent les scieries de la Victoria Lumbering & Manufacturing Co., qui produisent en moyenne deux cent mille planches par jour. Les troncs d'arbre arrivent ici des forêts de l'intérieur de l'île, à dix ou quinze milles de distance. On a dépêcé à Chemainus, en présence des délégués anglais, un arbre long de cent trente-trois pieds et d'un diamètre de trente pouces, on l'a prestement débité en plançons de soixante ou soixante-quinze pieds que les gens des scieries



Intérieur du *smelter* de Crofton, C. A.



Un *smelter*, à la Colombie anglaise

désignent humblement "des cure-dents de la Colombie" (*B. C. tooth picks*). Quant aux morceaux de bois résultant de la préparation de ces énormes pièces, ils sont passés par d'autres machines et en sortent sous formes de planches, plinthes ou tringles de toutes dimensions, qu'attendent les navires en partance pour Vancouver, San Francisco, le Mexique, l'Amérique du Sud, le Japon aussi bien que la Chine.

Cette scierie de Chemainus a exporté, l'an dernier, trente-sept millions de pieds de bois façonné, en Australie, en Afrique, en Chine et au Japon. Dans toute la province de la Colombie, il y a plus de quatre-vingt scieries aussi considérables que celles que nous venons de visiter.

De Chemainus à Nanaïmo, c'est une promenade de vingt-six milles. On surnomme Nanaïmo

"LA VILLE DU DIAMANT NOIR".

Cette fameuse mine du *diamant noir* n'a pas cessé de produire depuis 1851. Au fait, toute l'île de Vancouver est très riche en charbon : elle a produit un million deux cent cinquante mille tonnes de combustible en 1902. Ce charbon s'emploie particulièrement pour la marine et les machines à vapeur.

De retour à Victoria, les délégués anglais sont conduits à New-Westminster, à l'embouchure de la rivière Fraser. C'est à cet endroit que se fait la mise en conserve du saumon que produisent en phénoménales quantités les cours d'eau des environs. Durant la dernière saison, entre le 1er juillet et le 20 août, on a capturé, dans la rivière Fraser, plus de trois millions de *sockeys*, nom qui désigne l'espèce favorite. A elle seule, la compagnie Ewan a expédié, durant cette saison dernière, plus de quatorze mille caisses de boîtes de saumon en conserve. L'année précédente, la rivière Fraser avait produit du saumon qui a rempli un million de boîtes. Cette année, le commerce du poisson de la Colombie s'est chiffré à $8,000,000, et à lui seul le saumon a produit $6,568,000. On a utilisé jusqu'à deux mille cinq cents bateaux pour la pêche au saumon sur la rivière Fraser.



Banff

A New-Westminster doivent aussi ne pas passer inaperçues les scieries Brunet qui comptent parmi les plus importantes de toutes celles de la Colombie.

Une digression d'une trentaine de milles, à partir de Revelstoke, nous fait connaître les merveilleux

### LACS ARROW.

Les lacs Arrow, et la rivière qui les réunit tous comme la chaîne d'un rosaire, constituent la grande route naturelle du transport des provisions dans les différents districts miniers de cette vaste région. Ces lacs séparent les monts Selkirks de la chaîne des monts d'Or. A leur limite est s'étend le district de Boundary Creek plein de gisements de cuivre fort précieux, tandis qu'à leur limite sud, à l'extrémité du lac inférieur, se trouve le district de Trail Creek, dont Rossland est le principal campement et l'or le principal produit.

La Colombie britannique a produit, en 1902, pour environ $6,000,000 d'or ; pour environ $2,000,000 d'argent ; pour environ $3,500,000 de cuivre et pour $825,000 de plomb. Ces métaux proviennent généralement de la région des lacs Arrow. Il convient



Le "Canyon" de la rivière Fraser

d'ajouter que l'industrie minière, dans la Colombie, n'en est encore qu'à ses premiers pas.

Au-delà du lac Arrow inférieur, derrière la chaîne des monts qui ont une altitude de quatre mille pieds, se trouve

CASCADE CITY,

la ville productrice de la force motrice employée aux fonderies des Grandes Fourches (*Grand Forks*) et de l'éclairage dont se servent les usines de Phœnix.



Un des lacs Arrow

Les Grandes Fourches, Phœnix et Greenwood sont des villes naissantes créées par l'exploitation des mines qui se découvrent de jour en jour dans les montagnes qui les entourent.

A

PHŒNIX,

la Granby Consolidated Co., entre autres, extrait journellement plus de mille cinq cents tonnes de minerai de cuivre. Il faut deux convois de chemin de fer, de quarante wagons chacun, pour transporter à la fonderie des Grandes Fourches, à trente milles plus loin, cette production d'une journée. Ce minerai contient deux pour cent de cuivre et, par tonne, pour un dollar et demi d'or. Le cuivre est coulé en saumons de trois cents livres et expédié à New-York où il s'affine et se prépare pour le marché.

A Greenwood, à Mother Lode, à Rossland, à la Passe du Nid du Corbeau et jusqu'à Nelson se voient encore d'intéressants campements miniers.



Un *smelter*, à Phœnix

NELSON

est une petite ville naissante située au fond du bassin du lac Kootenay, à l'entrée de la rivière du même nom qui relie les lacs Arrow et Kootenay. Elle compte à peu près six années d'existence, et deux ou trois mille habitants. Ses rues sont jolies, ses magasins, hôtels, maisons particulières et ses comptoirs d'agents miniers sont tout ce qu'il y a de plus moderne ; des tramways circulent dans la plupart de ses rues et elle possède un système d'égoûts que son emplacement, sur le versant de la montagne, rend absolument exceptionnel.

A six heures de Nelson se trouve Kootenay Landing avec ses énormes gisements de charbon qui n'attendent que l'utilisation des pouvoirs hydrauliques pour être avantageusement exploités ; puis, plus loin,

FERNIE,

où quatre cents fours en marche constante fabrique le coke pour les hauts-fournaux.

Le retour vers Montréal s'effectue par la Passe du Nid du Corbeau, MacLeod (le pays des *cow-boys*), Winnipeg, Keewatin et Ottawa.



Dans l'île de Vancouver : le départ pour les mines

# QUÉBEC ET LES PROVINCES MARITIMES

L'excursion à travers la province de Québec et les provinces maritimes a été organisée de façon à bien faire voir aux délégués des Chambres de Commerce anglaises les ressources de nos champs, de nos forêts et de nos eaux.

La province de Québec a une population de un million six cent cinquante mille habitants, une superficie de trois cent cinquante mille milles carrés. Sans compter la pointe que certains de nos visiteurs ont supplémentairement poussée au Saguenay, au Lac



Edifice du Parlement Provincial, à Québec

Saint-Jean ou dans les Laurentides, le parti de nos visiteurs ont fait un trajet de deux mille cent dix-neuf milles, de Montréal à Sydney. Ils ont donc eu toutes occasions de voir nos plaines bien cultivées et nos bois sillonnés par une infinité de cours d'eau qui forment en maints endroits des pouvoirs dont la plupart sont encore malheureusement inutilisés.

C'est particulièrement en traversant

LE SAINT-MAURICE,

à trente milles de sa décharge dans le Saint-Laurent, que l'on se rend un compte frappant du rôle que jouent et que doivent jouer nos cours d'eau dans le développement de la province de Québec. Et principalement à Shawinigan nos délégués ont eu raison de



LA CHUTE DE SHAWINIGAN

répéter ce qui leur est spontanément sorti de la bouche en plusieurs occasions : " C'est merveilleux... Nous ne nous attendions pas à tant que ça ! "

LA CHUTE DE SHAWINIGAN

a une hauteur de cent cinquante pieds.

On l'a employée pour la génération de l'électricité. C'est à coup sûr, aujourd'hui, le foyer générateur de force motrice le plus puissant du pays. Du haut de cette élévation se détourne l'eau



Le port de Québec (vu de la citadelle)

volumineuse de ce cours vers des conduits qui l'amènent aux usines du bas où elle vient activer, avec sa f[illegible]lable pression, des turbines d'une énergie de soixante mille chevaux-vapeur.

S'alimentant à ces usines d'électricité s'aperçoivent, aux alentours, la Aluminum Works of Pittsburg Reduction Co., la Belgo-Canadian Pulp Co., le Shawinigan Carbide Works et autres manufactures et ateliers d'importance. Un tramway électrique, qui dessert le commencement de ville qu'est Shawinigan, prend aussi son pouvoir moteur aux chûtes. Un courant de dix mille chevaux-vapeur est aussi transmis à Montréal, à quatre-vingt-quatre milles de distance.

A huit milles de Shawinigan, en remontant le Saint-Maurice, s'entendent les cataractes de

GRAND'MÈRE.

Ce nom bizarre vient de la conformation singulière d'un rocher qui, à cet endroit, s'élève au milieu du Saint-Maurice. Ce rocher a le profil d'une vieille femme... dont les rides auraient fort compromis la perfection des traits. Les voyageurs primitifs convenaient de s'arrêter chez la Grand'Mère, pour *portager*. Le nom est resté. Les légendes s'en vont peu à peu ; mais on conçoit encore la quantité d'explications plus ou moins extravagantes ou spirituelles qui ont été données sur la découpure phénoménale du rocher de Grand'Mère. Le certain, c'est que la grand'mère de Grand'Mère n'est pas un mauvais génie, puisque les industries qui se sont établies là sont en train de faire de l'excellente besogne, entre autres la Laurentide Pulp Co. qui emploie un millier d'ouvriers dans ses scieries et dans ses moulins pendant que deux mille cinq cents bûcherons abattent, dans la forêt, le bois de pulpe qui lui est consigné. Ces moulins produisent annuellement quatre-vingt-cinq mille tonnes de papier, de carton et de pulpe.



Les chûtes Montmorency, près Québec

La pulperie de Grand'Mère est effectivement réputée la plus importante de la province ; on y voit des blocs de dix-huit pouces de longueur entrer dans la machine, à l'état de bois vert, et, après avoir subi diverses manipulations, en sortir à l'état de papier prêt pour le marché.

En 1902, le Canada a exporté pour $2,046,398 de pulpe et il reste encore environ deux billions de tonnes d'épinette, c'est-à-dire

de bois de pulpe debout. L'industrie de la pulpe a donc de quoi faire.

En six heures, le train conduit de Grand'Mère à Québec. Tout le long ce sont des fermes heureuses et des scieries bourdonnantes de travail.

Que dire de

QUÉBEC



La petite rue Champlain, à Québec

qui ne soit d'avance connu des Canadiens ? Québec, c'est la vieille capitale de la Nouvelle-France ; c'est le château-fort des institutions françaises en Amérique : c'est le musée de notre passé ; c'est la ville historique par excellence. Le voyageur français y retrouve des souvenirs qui lui sont touchants. La plupart des rues de Québec ont conservé leur aspect d'autrefois et gardent à la basse-ville la mine des anciennes villes de France. C'est—au dire des géographes—la ville la plus intéressante du Canada.

Québec est le siège du gouvernement provincial. Sa population est de soixante-dix mille habitants. L'université Laval y possède sa maison-mère. La classe dite des professions libérales est plus cultivée à Québec qu'en la plupart des autres villes de la Puissance. On se manifeste peu au dehors : on s'amuse ou l'on étudie chez soi et l'on a le temps de s'amuser et d'étudier. Les théâtres sont clairsemés. Les affaires n'affollent personne, comme à Montréal, par exemple, ou à Toronto. C'est une ville heureuse. Le Québecois se reconnaît d'ailleurs cette supériorité intellectuelle ou, pour parler dans les termes, psychique.

Des malins ont surnommé Québec

LE MARSEILLE

d'Amérique. Le Québecois ne sacrera un grand homme que s'il a respiré un peu d'air de l'île d'Orléans.



QUEBEC (vu de Lévis)

Québec est le point de convergence d'une vaste région agricole où le grain se cultive en grand et où s'élèvent de grandes quantités de bestiaux. Le commerce du bois y est aussi considérable. La fabrication des chaussures et la préparation des fourrures y sont très importantes. A noter, pour les étrangers, la citadelle qui occupe la crête du Cap Diamant, le champ de bataille des Plaines d'Abraham dont l'industrie, dans son progrès à toute épreuve, est en train de s'emparer au grand désespoir des peintres et des rêveurs que hantait la majesté de cette solitude. A noter aussi les chûtes Montmorency que les délégués ont admirées à leur aise dans la promenade orga-



La Malbaie

nisée par le Board of Trade de Québec. Ces chûtes sont à sept milles de la ville. La cataracte a une hauteur de deux cent soixante-cinq pieds et une largeur de cent cinquante.

LE PORT DE QUÉBEC

est l'un des plus importants du pays ; il avait de sérieux atouts de son côté lorsque s'est engagée la partie dont Montréal devait sortir avec le titre de port national du Canada. Les bassins et les quais de Québec, en effet, sont au nombre des plus beaux du monde, et l'on ne peut trouver ailleurs un port avec une plus grande profondeur d'eau. Il est assez grand pour contenir à l'ancre, dans ses limites,




UNE RUE DE LA BASSE-VILLE DE QUEBEC

toute la marine anglaise, et il y a là assez d'eau pour garder le long de ses quais les plus grands vaisseaux. Les convois du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean qui apportent à Québec, pour être transportés en Europe, les produits manufacturés des différentes usines et fabriques établies sur son parcours, peuvent se rendre sur les quais auprès des vaisseaux qui attendent leur chargement. Québec est avantageusement situé pour recevoir et expédier en



La voiture classique des Québecois : la calèche

Europe les troupeaux de bêtes à cornes que la région du Lac Saint-Jean peut fournir au commerce étranger.

A Lévis, un train spécial attend les touristes anglais pour les conduire au Nouveau-Brunswick. Quelques-uns s'arrêtent au Saguenay dont ils veulent vérifier la réputation du fleuve imposant et sauvage. On stoppe un moment à

TADOUSSAC,

le charmant hameau plein de souvenirs français, d'excellent air et de gaieté.

De Tadoussac, qui est à l'embouchure du Saguenay et qui voit les marsouins d'albâtre jouer sous ses falaises à l'aube et au crépus-

cule, les délégués traversent à la Rivière du Loup et à Cacouna, les plages fashionables, à cent vingt milles en aval de Québec.

D'autres vont jusqu'au

LAC SAINT-JEAN

et reviennent enchantés de cette région que peu de Montréalais connaissent suffisamment. Le trait caractéristique de la physionomie de la région du Lac Saint-Jean est cette grande mer intérieure qui a donné son nom à toute la vallée. Le lac Saint-Jean est une très belle étendue d'eau ayant presque la forme d'un cercle et dont le pourtour est de cent cinquante milles. Il est situé à peu près sous la même latitude que celle de Paris et de Québec. Nous nous y rendons en chemin de fer après un trajet de cent quatre-vingt-dix milles. Le lac Saint-Jean est alimenté par une douzaine de rivières dont quelques-unes sont très grandes; par exemple, les rivières Péribonca, Mistassini et Ashuapmouchouan ont respectivement de trois cents à cinq cents milles en longueur, et, à son embouchure, la rivière Péribonca a au-delà de deux milles en largeur. D'innombrables lacs, entourés presque tous de forêts inexploitées et remplies de bois de construction, alimentent les centaines d'affluents des grandes rivières que nous venons de nommer. Ces splendides cours d'eau étaient, pour les vieux chasseurs indiens d'autrefois, les seuls moyens de communication d'un point à un autre de la région. Presque tous ces lacs et toutes ces rivières renferment dans leur sein, pour la nourriture ou pour le simple plaisir des amateurs de pêche, une incroyable variété de poissons de choix que l'on ne



Un paysage du Saguenay



Tadousac

trouve nulle part ailleurs. Aussi, de tous les points du monde, viennent des amateurs de pêche pour prendre à la ligne dans ces eaux les poissons qui y abondent, tels que, parmi les plus recherchés, le *ouananiche* ou saumon d'eau douce, la truite et le poisson blanc, sans compter plusieurs autres variétés de moindre valeur, telles que la perche, le brochet, le chabot, etc.

Plusieurs bateaux à vapeur font un service régulier sur le lac Saint-Jean. L'un d'eux traverse tous les jours à l'endroit appelé la Grande-Décharge, d'où les eaux du grand lac sont transmises, par une succession de chûtes et de rapides, dans la rivière Saguenay qui va se jeter à son tour dans le fleuve Saint-Laurent, à Tadoussac. D'autres vaisseaux, appartenant à la flotte du lac Saint-Jean, naviguent dans les basses étendues des plus grands tributaires du lac, emportant les colons vers leurs fermes, ou de là sur les rives des cours d'eaux splendides, et transportant tout à la fois les produits sur les marchés. A peu de distance de l'embouchure de toutes ces rivières apparaissent une succession de chûtes dont quelques-unes

ont déjà été utilisées pour fournir la force motrice aux machines électriques, aux fabriques de pulpe et aux scieries. Un grand nombre de ces manufactures sont cotées parmi les plus vastes de l'espèce dans le pays, et un grand nombre d'autres sont à l'état de projet ou en voie de formation. Loin des centres habités, dans le cœur des forêts abondantes en bois de commerce, il y a une infinité de ces chûtes qui n'attendent que le secours du capitaliste pour le développement de leurs moyens d'action qui feront surgir des manufactures pour l'exploitation lucrative de toutes les matières premières qui les environnent. Les forêts de conifères de la région du Lac Saint-Jean excèdent, en étendue, celles de la Norvège, égalent à peu près celles de la Prusse, et sont la moitié de celles de la Suède.

Les principales industries de la région du Lac Saint-Jean sont la culture, l'élevage, la fabrication du beurre et du fromage. Presque chaque paroisse possède une beurrerie ou une fromagerie, et plusieurs paroisses en possèdent deux. Les produits de l'industrie laitière du Lac Saint-Jean se chiffrent à environ sept cent mille dollars chaque année.

Le Lac Saint-Jean rivalise aussi avec le Saguenay pour la produc-



Le cap Trinité, au Saguenay



L'établissement d'un colon, au lac Saint-Jean

tion de ces myrtiles ou de ces airelles qu'on appelle tout bellement

DES BLUETS.

Durant la saison dernière, les paysans du Lac Saint-Jean ont, à temps perdu, récolté et expédié pour soixante mille dollars de bluets aux différentes villes du Canada et des Etats-Unis.

Deux des délégués des Chambres de Commerce de l'Empire n'ont pas cru trouver d'autre expression à la sincérité de leur admiration que d'acheter des fermes au Lac Saint-Jean. M. E.-T. Agius, représentant de Malte, a même installé son fils sur sa nouvelle



Un pouvoir d'eau, au lac Saint-Jean



Une maison de ferme, au lac Saint-Jean

ferme du Lac Saint-Jean qu'il est d'ailleurs en train de convertir en un domaine princier.

Cinquante milles en aval de Cacouna s'aperçoivent les îles altières du Bic, et, à une lieue de là, les chûtes Métis où les eaux de la rivière Grand-Métis tombent d'une hauteur de cent pieds dans le Saint-Laurent. C'est à cet endroit que l'Intercolonial, qui a jusqu'à présent suivi la rive du fleuve, gagne le Sud pour se diriger vers la Baie des Chaleurs et entrer dans la province du Nouveau-Brunswick où le lieutenant-gouverneur Snowball attend les délégués des Chambres de Commerce de l'Empire pour les conduire jusqu'à Fredericton.

Tout au fond de la Baie des Chaleurs, à peu près au point de division de la province de Québec de celle du Nouveau-Brunswick,



Un coin de ferme, au lac Saint-Jean

se rencontrent la Restigouche et la Métapédia, les fameuses rivières aux saumons fameux qui attirent les sportsmen millionnaires du fin fond des Etats-Unis et d'Angleterre.

LE NOUVEAU-BRUNSWICK

est la plus grande des trois provinces maritimes ; il forme environ vingt-huit mille milles carrés que bornent la Baie des Chaleurs et la Restigouche au nord, et la Baie de Fundy au sud. Sa population est d'environ trois cent trente-cinq mille âmes. L'industrie prin-



Chicoutimi

cipale de cette province est depuis longtemps celle du bois de coupe, mais l'agriculture commence à y devenir fort considérable. Le Nouveau-Brunswick exporte chaque année pour au-delà de $7,000,000 de bois par an.

On s'arrête à

CHATHAM,

jolie petite ville à l'embouchure de la rivière Miramichi, et l'on arrive à Fredericton, le capitale du Nouveau-Brunswick, le port auquel peuvent arriver, par la rivière Saint-Jean, les steamers du plus fort tonnage. La Chambre de Commerce de Fredericton a reçu les délégués avec une courtoisie toute canadienne, comme d'ailleurs celle de Saint-Jean, le Board of Trade de Saint-Jean, d'Halifax et



La Métapédia

de Kentville et le lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, l'honorable M. Jones.

Toute la vallée de la rivière Saint-Jean est extraordinairement fertile, et notamment les collines Hampton que longe l'Intercolonial.

SAINT-JEAN

est la principale ville, la plus active et la plus progressive des provinces maritimes. Sa population est de cinquante mille habitants. Comme port de mer, Saint-Jean a l'avantage d'être accessible d'un bout à l'autre de l'année. C'est le terminus du trafic d'hiver du

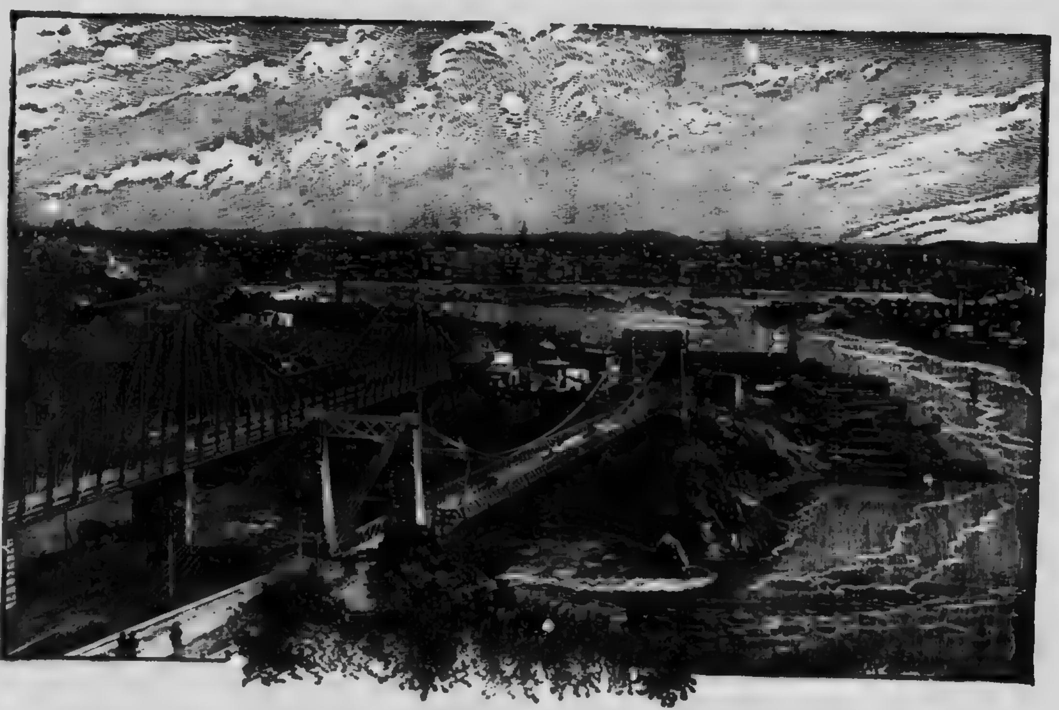


Le port de Saint-Jean, N. B.

Pacifique Canadien. Saint-Jean est aussi un centre manufacturier d'une très grande importance ; l'industrie du bois s'y exerce sur une grande échelle. De ce port s'expédie annuellement deux cent trente-sept millions de pieds de bois et aussi de grandes quantités de grain. Les élévateurs du Pacifique Canadien, à Saint-Jean, ont une capacité de trois cent mille boisseaux.

Dans le port de Saint-Jean se voit presque en tout temps une flotte de bateaux pêcheurs. C'est ici que les pêcheurs du Nouveau-Brunswick viennent vendre leurs prises. En 1901, les pêcheries du Nouveau-Brunswick ont rapporté $4,200,000.

Saint-Jean vient de célébrer le trois-centième anniversaire de la découverte de la rivière qui lui a donné son nom. C'est, en



Saint-Jean, N. B

effet, le 23 juin 1604, veille de la Saint-Jean-Baptiste, qu'un navire, un tout petit navire, apparaissait en ces parages. Ce navire était commandé par Samuel de Champlain qui donna à la rivière qu'il découvrait le nom du saint dont c'était la fête et qui devait être le patron de notre nationalité.

Ajoutons à cette histoire de Saint-Jean que cette ville est l'une des mieux administrées du pays. La taxe foncière, qui est de $1.62 pour cent, est perçue non sur la valeur foncière, mais sur le revenu. Ce qui est un mode de perception des plus logiques et que d'autres villes pourraient imiter.

A l'horizon de Saint-Jean s'aperçoit

LA BAIE DE FUNDY,

remarquable par ses hautes marées. A l'extrémité de la baie, près de Mouncton, à l'endroit où la rivière Petitcadiac se jette dans la mer, les marées de la baie de Fundy montent souvent de cinquante pieds.

En traversant la baie on atteint Digby, dans la Nouvelle-Ecosse, et l'on s'engage dans

LA VALLÉE D'ANNAPOLIS

et dans celle de Gaspereaux, dans ce "paradis de la Nouvelle-Ecosse". Le sol de ces vallées produit des fruits prodigieux, des pommes, des poires, des prunes, des framboises, des mûres d'un goût exquis et d'une grosseur extraordinaire.

M. C.-H. Catelli, qui représentait la Chambre de Commerce de Montréal dans ce voyage des provinces maritimes, dit, dans ses notes qui constituent le meilleur fond de cette partie de notre récit : "On se fera une idée de l'excellence et de l'abondance du rendement de cette région fruitière, lorsqu'on saura que des exportateurs ont contracté pour l'expédition de cinq cent mille barils de pommes en Angleterre *viâ* Halifax. C'est une véritable terre promise que le pays d'Evangeline. J'ai visité le district de Niagara, que je trouve très riche et très beau, mais je n'avais pas la moindre idée de la richesse agricole de la vallée d'Annapolis... Nous ne connaissons pas la richesse du Canada !"

HALIFAX,

capitale de la Nouvelle-Ecosse, est la plus importante station de marine et la principale garnison militaire de l'Amérique britannique



LE PAYS D'EVANGELINE—L'HEROINE DE LONGFELLOW

du Nord. La ville a été fondée en 1749 ; son nom lui vient de lord Halifax. Sa population est de quarante mille âmes. Le port d'Halifax est unique au monde pour son accès facile et sa baie où toute la flotte d'Angleterre, comme du monde entier, peut mouiller en toute sûreté, est protégée par des collines et par une île qui en barre l'embouchure. Son mouvement maritime est très important. En 1902, cinq mille sept cent cinquante-six navires jaugeant un million quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille six cent soixante-quatre tonneaux, ont visité ce port. Les drapeaux de toutes les nations s'y déploient tour à tour. Son commerce est florissant ; ses institutions financières font de solides affaires. En 1902, le chiffre des compensations (*clearings*) a atteint $88,532,252.

LES PÊCHERIES

de la Nouvelle-Ecosse sont plus considérables que celles de tout autre province puisque leur rendement annuel est d'environ huit millions de dollars, soit le tiers du produit des pêcheries de toutes les autres provinces réunies.

La très grande majorité de nos nappes d'eau sont encore à exploiter comme, d'ailleurs, la plupart de nos ressources naturelles. Le développement des pêcheries a toutefois été prodigieusement rapide. En 1850, leur valeur ne dépassait pas $150,000 ; en 1859, elle s'élevait à $1,407,000, tandis que, dix ans plus tard (1869), elle atteignait $4,376,526. En 1877, elle était de $12,005,934 ; de $18,386,103 en 1887 et de $20,407,424 en 1896. De 1870 à 1901, inclusivement, la valeur totale des pêches, dans les différentes provinces du Canada, a été chiffrée à $527,383,820 : soit $216,405,051 pour la Nouvelle-Ecosse ; $100,806,712 pour le Nouveau-Brunswick, $30,220,703 pour l'Ile du Prince-Edouard, $62,470,624 pour Québec, $35,042,080 pour Ontario, $73,346,537 pour la Colombie britannique, et $9,196,097 pour le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest.

La campagne qui sépare Halifax de Truro est belle et fertile. A dix milles de Truro, dans la vallée Wentworth, s'aperçoivent les houillières de Pictou et les usines de la Ferrona and Londonderry Co.

A environ cent cinquante milles d'Halifax se trouve Antigonish qui occupe le centre d'une importante région agricole. En avançant vers le sud, on entre dans le comté Guysborough qui recèle

LES GISEMENTS D'OR

de la Nouvelle-Ecosse. En 1901, ce comté minier a produit pour $546,963 d'or.



HALIFAX—(vue de la citadelle), l'île Georges

A Canso, le train se fait traverser pour continuer sa route dans l'île du Cap Breton. Ce nom évoque immédiatement celui de

SYDNEY,

la ville minière par excellence où s'est établie la Dominion Iron and Steel Co. A North Sydney vient de s'établir la Nova Scotia Steel Co.

Inutile de faire ici la description du travail d'enfer qui se fait dans ces usines. Il faut les visiter pour en avoir une faible idée. Des masses d'acier de vingt tonnes sont manœuvrées, laminées,



Halifax—Dans les squares de la ville

étirées et coupées comme des morceaux de pâte molle. Qu'il suffise de dire qu'à elle seule, la Dominion Steel Co. a dépensé trente-trois millions pour son installation gigantesque qui devra être un succès pour cette compagnie et une gloire pour le Canada.

A quelques milles de Sydney a été récemment établie, une des premières depuis l'invention de Marconi, une station de télégraphie sans fil.

Exactement deux cent soixante dix-sept milles du chemin de fer séparent Halifax de Sydney qui est le port canadien le plus



La construction d'un nouveau chemin, dans les Laurentides

rapproché de la Grande-Bretagne. C'est à Sydney que les escadres de l'Atlantique-Nord se ravitaillent de charbon. Les principales industries de la ville sont la production du charbon et la fonte du fer et de l'acier. La Dominion Iron and Steel Co. reçoit son minerai des dépôts inépuisables de l'île Bell, Terreneuve. Ses quatre hauts-fournaux peuvent produire, par jour, mille quatre cents tonnes de fer en gueuses. Les ateliers attenant à ces hauts-fournaux et y dépendant, laminoirs, concasseurs, fonderies et autres, emploient constamment deux mille cinq cents ouvriers. Sydney doit bientôt s'entendre surnommer le Pittsburg du Canada.



Paysage du lac Manitou (Sainte- Agathe des Monts). Laurentides

Les visiteurs de l'île du Cap Breton ne manquent pas de pousser une pointe jusqu'aux fameux lacs du

BRAS D'OR

qui, avec leurs îles, leurs rivages frustes ou invitants, leurs ponts et leurs tunnels, ont un caractère particulièrement pittoresque. C'est une petite mer intérieure—nous allions écrire intime—d'une beauté vraiment remarquable, un chapelet de lacs d'eau salée dont les grèves sinueuses ont une longueur de deux cent cinquante milles. Les alentours du Bras d'Or sont peuplés d'Écossais. Le gaélic s'y parle couramment.

A Sydney, les touristes ont atteint le point extrême de leur promenade à travers le pays. Leur train repasse sur un traversier

le détroit de Canso, débarque à Mulgrave et reprend sa course vers Montréal.

Quelques-uns des délégués anglais ne sont cependant pas encore à bout d'enthousiasme et ils demandent à voir

LES LAURENTIDES.

On leur répond respectueusement que les Laurentides seraient peut-être longues à visiter convenablement, attendu que cette chaîne de montagnes couvre modestement une distance de quatre cents lieues.



Une "barrière" du lac Tremblant, Laurentides

Les plus persistants demandent à en voir au moins "un échantillon" et se font dare-dare conduire à Saint-Jovite et à Sainte-Agathe des Monts

SUR LA CRÊTE

des Laurentides. Le fait est qu'ils n'ont pas eu à regretter leur voyage, car cette région des Laurentides est probablement la plus belle qu'il soit donnée d'admirer à des voyageurs avides de pittoresque. Nos montagnes ont aussi leurs grandes ressources ; en outre des millions et des millions de cordes de bois dont elles sont recouvertes, des essences ligneuses destinées aux scieries et du bois servant à la fabrication de la pulpe dont elles peuvent approvision-

ner la moitié de l'Europe, les Laurentides ont des vallées de marne et d'argile exceptionnellement favorables aux pâturages comme à la culture des fruits, des herbes et des grains. Mais ce sont surtout les cours d'eau qui offrent des pouvoirs incalculables de même que

LES LACS

qui n'ont encore été malheureusement considérés que comme des ornements inutiles.



La chasse dans les Laurentides

On estime généralement à six cent cinq mille deux cent trente-cinq milles carrés la superficie de nos lacs et de nos rivières d'eau douce : ce qui, multiplié par six cent quatre-vingt-dix acres au mille, représente une nappe de trois cent soixante-trois millions cent quarante-et-un mille acres. Aussi bien n'est-il tenu compte, dans cette statistique, que des seuls lacs qui mesurent plus d'un mille de surface ; et nous devons prendre en note que, dans le nord des deux provinces de Québec et d'Ontario, par exemple, nous rencontrons presque à tous les milles des lacs d'eau vive qui ne sont pas mentionnés sur les cartes parce qu'ils n'ont pas les dimensions voulues, encore qu'ils possèdent une valeur économique au moins égale à celle des nappes d'eau plus considérables.

Par ailleurs, on estime couramment, chez les pisciculteurs pratiques, qu'un acre d'eau vive, mis régulièrement en valeur par l'élevage industriel du poisson, rapporte en moyenne autant que deux acres de terre en froment. En évaluant donc à trois dollars seulement le rendement d'un acre de terre à blé, la nappe d'eau constituée par l'ensemble de nos lacs et de nos rivières relevés par les arpenteurs officiels, pourrait donc rapporter, par la pisciculture, six dollars par acre, soit $2,178,846,000 par année, ce qui représente, au taux légal de cinq pour cent, un capital de $43,576,920,000 : valeur théorique des lacs et des rivières d'eau douce de la Puissance du Canada.



Une baie du lac Nominingue, Laurentides

Même en théorie, les chiffres sont des chiffres ; et si la base du calcul est positive, le résultat du calcul doit avoir lui-même une signification positive.

Les Américains, que nous citons volontiers à tout propos, que nous singeons même jusque dans leur habitude de se fourrer les mains dans les poches en débitant un discours devant des dames, mais qui, dans le domaine du pratique peuvent effectivement nous faire la leçon, les Américains, à qui la nature a réservé moins de lacs splendides qu'à nous, ne creusent-ils pas artificiellement des étangs de centaines de mille dollars pour pouvoir ainsi s'occuper de la pisciculture d'eau douce ? L'Américain ne serait pas assez naïf pour engloutir ses capitaux dans une pareille entreprise s'il ne prévoyait pas devoir en retirer autant de bénéfices que s'il les plaçait dans un trust ou dans quelque manufacture.





Réuni dans la métropole commerciale de la plus importante des nations sœurs, comme l'honorable J. Chamberlain, il y a quelques semaines, appelait si heureusement les colonies britanniques, le Cinquième Congrès des Chambres de Commerce de l'Empire a été la plus remarquable de ces réunions des représentants de la puissance commerciale, industrielle et financière de l'Empire britannique.

L'importance des décisions prises, le patriotisme éclairé qui s'est manifesté pendant toute la durée des débats, la bonne volonté dont ont fait preuve les délégués pour arriver à concilier les divers intérêts en jeu, a créé au dehors comme au dedans de l'Empire une impression des plus favorables.



Ce Congrès sera fécond en résultats heureux ; nombre de ses décisions ont déjà été approuvées et recommandées aux pouvoirs publics dans toutes les parties de l'Empire et l'avenir justifiera la presque totalité des résolutions adoptées par ce Congrès composé pour la majorité de délégués canadiens.



# TABLE DES MATIÈRES

---

# TABLE ALPHABÉTIQUE

# TABLE DES GRAVURES

# ERRATUM

Page 8, ligne 25.—Au lieu de *par le Canada et la Grande-Bretagne*, lisez *par le Canada à la Grande-Bretagne.*

Page 30, ligne 29.—Au lieu de *l'assurance est connue*, lisez *l'assurance est perçue.*

Page 30, ligne 31.—Au lieu de *toutes les fois que la flotte*, lisez *alors que la flotte.*

Page 36, ligne 22.—Au lieu de *du transport des matières postales à leur marché*, lisez *du transport des matières postales à bon marché.*

Page 40, ligne 11.—Au lieu de *afin d'établir des rentes*, lisez *afin d'établir des routes.*

Page 43, ligne 8.—Au lieu de *le remplacement des*, lisez *en remplaçant les.*

Page 53, ligne 10.—Au lieu de *écoles d'art et de service*, lisez *écoles d'art et de science.*

Page 55, ligne 22.—Au lieu de *au Mandchourie*, lisez *en Mandchourie.*

Page 70, 3ième sous-titre.—Au lieu de *l'exposition des pommes*, lisez *l'exportation des pommes.*